Deutsche

Eisenbahn-Statistik

für das

Betriebs-Jahr 1864.

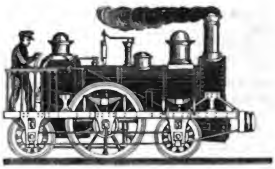
BIBLIOTHECA REGIA MONACENSIS

Herausgegeben

von der geschäftsführenden Direktion

des

Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.



XV. Jahrgang.

Berlin, 1866.

Gedruckt in der Nauck'schen Buchdruckerei.

g. u 225

Digitized by Google

Inhalt.

Einleitung, enthaltend allgemeine Nachrichten über sämmtliche Eisenbahnen, sowie solche, welche zum Verständniß der Tabellen dienen.

Abschnitt A. Verwaltungs-Organe, Richtung, Länge und Betriebs-Eröffnung der Eisenbahnen . . . . . Seite 5

Abschnitt B. Bahnbeschreibung und Anlage-Kapital.

I. Allgemeine Beschreibung der Bahn.
- A. Bahnkörper (bauliche Beschaffenheit desselben, Kunstbauten ꝛc.) . . . —
- B. Oberbau (Konstruktion desselben) . . . —
- C. Neigungs-Verhältnisse, gerade Strecken und Curven . . . —
- D. Telegraphen . . . —

II. Anlage-Kapital . . . 20

Abschnitt C. Transportmittel.

I. Bestand derselben (nebst Angabe der Fabriken, aus denen die Lokomotiven bezogen sind). . . . 28

II. Anschaffungskosten der Transportmittel . . . 40

Abschnitt D. Betriebs-Resultate.

I. Leistungen der Transportmittel.
- A. Lokomotiven (Nutzmeilen, Brennstoffe ꝛc.) . . . 46
- B. Wagen (Achsmeilen, Wagenmiethe ꝛc.) . . . 58

II. Personen- und Güterverkehr.
- A. Anzahl der beförderten Personen, Güter u. s. w. . . . 66
- B. Durchschnitts-Verkehr und Ertrag . . . 76

III. Finanz-Ergebnisse.
- A. Einnahmen (aus dem Personen- und Güterverkehre, sowie sonstigen Quellen) . . . 82
- B. Ausgaben (für die Bahn, Transport- und allgemeine Verwaltung) . . . 87
- C. Ueberschuß und Verwendung desselben zu: Eisenbahnsteuern, Zinsen, Dividenden, Einlagen in den Reserve-, Erneuerungsfonds ꝛc. . . . 98
- D. Reservefonds . . . 102
- E. Erneuerungsfonds . . . 102

IV. Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre . . . 104

Abschnitt E. Außergewöhnliche Ereignisse beim Eisenbahn-Betriebe.

I. Unfälle
- A. bei fahrenden Zügen . . . 110
- B. auf den Bahnhöfen ꝛc. . . . 116

II. Achsbrüche . . . 120

III. Schienenbrüche . . . 124

IV. Verkehrsstörungen . . . 124

Abschnitt F. Uebersicht der angestellten Beamten und beschäftigt gewesenen Arbeiter.

I. Bei der Bahnverwaltung (Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahn).
- A. Oberleitung . . . 128
- B. Spezielle Beaufsichtigung . . . 130
- C. Stations-Verwaltung . . . 131
- D. Telegraphie . . . 135
- E. Verwaltung der Bahnunterhaltungs- und Betriebsmaterialien-Magazine . . . 135
- F. Werkverrichtungen gegen Tagelohn . . . 138

II. Bei der Transport-Verwaltung.
- A. Oberleitung und Beaufsichtigung des Betriebs . . . 138
- B. Executiver Betriebsdienst . . . 139
- C. Maschinen- und Wagenverwaltung . . . 146
- D. Werkverrichtungen gegen Tagelohn . . . 150

III. Bei der allgemeinen Verwaltung.
- A. Haupt- (oder Central-) Büreau . . . 150
- B. Kontrol-Büreau (Revision u. Feststellung der Rechnungsbeläge u. Betr.-Einnahmen) . . . 151
- C. Haupt- (oder Central-) Kasse . . . 154
- D. Verwaltung der Depots (excl. der Bahnunterhaltungs- und Betriebsmaterialien) . . . 155
- E. Außerdem sind noch angestellt: Beamte, die unter A—D nicht zu klassificiren sind . . . 155

IV. Bei sonstigen Verwaltungszweigen, als Coaksbrennereien u. s. w.
- A. Angestellte . . . 158
- B. Werkverrichtungen gegen Tagelohn . . . 158

Abschnitt G. Stand der Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse . . . 161

Statistische Berichte, enthaltend weitere Nachrichten über die Verhältnisse und Einrichtungen der einzelnen Deutschen Eisenbahnen und Erläuterungen zu den Tabellen . . . 167

Digitized by Google

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS

Einleitung.

I. Die Maaße, Gewichte und Münzwährungen, welche den vorliegenden statistischen Notizen zum Grunde liegen, sind folgende:

a) 1 Fuß = 139,$_{13}$ Pariser Linien = 0,$_{36616}$ Pariser Fuß = 0,$_{313653}$ Meter = 31,$_{385354}$ Centimeter,

b) 1 Ruthe = 12 Preuß. Fuß = 3,$_{7469425}$ Meter (1 Meter = 3,$_{1862}$ Preuß. Fuß),

c) 1 Meile = 2000 Preuß. Ruthen = 7532 Meter = 7,$_{532}$ Kilometer,

(1 Kilometer = 1000 Meter, 1 Meter = 100 Centimeter = 1000 Millimeter),

d) 1 Kubikfuß = 0,$_{030916}$ Kubikmeter,

e) 1 Klafter = 108 Kubikfuß = 3,$_{338928}$ Kubikmeter,

f) 1 Zoll-Centner = 100 Pfund = 50 Kilogramm,

(1 Wiener Centner = 1,$_{1200}$ Zoll-Centner = 56 Kilogramm),

g) 1 Thaler = 30 Sgr. = 360 Pfge. = 1 Fl. 50 Kr. Oesterr. Währ. = 1 Fl. 45 Kr. Rhein.

II. Das Rechnungs- und Betriebsjahr ist bei den meisten Eisenbahnen mit dem Kalenderjahre identisch. Da, wo dies nicht der Fall, ist in den statistischen Berichten der resp. Bahnen die betreffende Rechnungs-Periode angegeben.

III. Die Nachrichten über die allgemeine Beschreibung der Bahnen, d. h. ihrer baulichen Einrichtungen und Konstruktions-Verhältnisse (Abschnitt B. Abth. I), welche der Jahrgang 1863 enthält, werden der geringen Veränderungen wegen nicht jährlich wiederholt und sind daher in den vorliegenden Jahrgang nicht aufgenommen worden.

Dagegen enthält derselbe die statistischen Notizen über das Beamten-Personal (Abschnitt F.), welche der geringen Veränderungen wegen ebenfalls periodisch mitgetheilt werden und zuletzt im Jahrgange 1859 enthalten waren.

Beamte, die mehrere Funktionen bekleiden, sind nur einmal, und zwar bei ihrer Hauptfunktion, aufgeführt; bei den übrigen Rubriken ist dagegen auf jene Stelle zurückgewiesen.

IV. Solche Nachrichten, welche sich in tabellarischer Form nicht darstellen lassen, deren Kenntniß aber bei der Beurtheilung einer Bahn von wesentlichem Interesse ist, sind in besonderen statistischen Berichten mitgetheilt, welche den Tabellen angehängt sind.

V. Außer den in den Tabellen aufgeführten Bahnen gehörten dem Vereine im Jahre 1864 noch an:

a) Die Großherzogl. Friedrich-Franz-Eisenbahn. Dieselbe führt von Güstrow über Malchin und Stavenhagen nach Neubrandenburg, ist Eigenthum des Großherzogs von Mecklenburg, 11,$_{6}$ Meilen lang und am 15. November 1864 in ihrer ganzen Ausdehnung dem Betriebe übergeben worden.

Das Rechnungs- und Betriebsjahr dieser Bahn umfaßt die Periode vom 1. Juli bis ult. Juni.

b) Die Kirchheimer Eisenbahn. Dieselbe führt von Kirchheim u. T. nach Unterboihingen (Station der Württembergischen Staats-E.), ist 0,$_{9}$ Meilen lang und am 21. September 1864 eröffnet worden.

Beide Bahnen waren, wie angegeben, im Jahre 1864 nur kurze Zeit im Betriebe. Aus diesem Grunde haben die Verwaltungen derselben statistische Notizen für das Jahr 1864 nicht einsenden können, für die folgenden Jahrgänge der Statistik aber deren Mittheilung zugesagt.

VI. Wo in den Tabellen Rubriken unausgefüllt geblieben, sind Seitens der betreffenden Verwaltungen keine Angaben gemacht worden resp. nicht zu machen gewesen. Wo in den Tabellen durch die Bemerkung „in Kol. . . .“ auf eine andere Stelle verwiesen wird, bedeutet dies, daß die hier fehlende Angabe in der allegirten Kolonne mitenthalten ist und eine Trennung (z. B. Reparaturkosten der Personenwagen von denen der Lastwagen) nach den einzelnen Rubriken nicht hat stattfinden können.

VII. Das Zeichen * neben den Zahlen in den Tabellen bedeutet, daß die bezüglichen Angaben in den statistischen Berichten (siehe ad IV) erläutert worden sind.

Digitized by Google

Abschnitt A.

Verwaltungs-Organe, Richtung, Länge und Betriebs-Eröffnung der Eisenbahnen.

Digitized by Google

Abschnitt A.

Verwaltungs-Organe, Richtung, Länge und Betriebs-Eröffnung der Eisenbahnen.

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	1 Firma und Sitz der dirigirenden Verwaltung.	2 Mitglieder der Verwaltung. a. unbesoldete.	b. besoldete.	c. Gehalt. Thlr.	d. Tantième. Thlr.
1	Badische	Direktion der Großherzog. Badischen Verk.-Anstalten	Carlsruhe	—	10*	—	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	Gen.-Direkt. der Königl. Bayerischen Verk.-Anst.	München	—	11*	—	—
3	Braunschweigische	Herzogl. Eisenbahn- und Post-Direktion	Braunschweig	2	5	1100—3000	—
4	Hannoversche	Königl. General-Direkt. der Eisenb. u. Telegraphen	Hannover	—	9	1200—2300	—
5	Main-Neckar	Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn	Darmstadt	—	3	1486—1657	—
6	Main-Weser	Central-Direktion der Main-Weser-Bahn	Kassel	—	4	1000—1500	—
7	Nassauische	Herzogl. Eisenbahn-Direktion	Wiesbaden	—	2	1829	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	Königl. Direktion der Niederschles.-Märkischen E.	Berlin	—	3*	1100—2400	—
9	„ Ostbahn	Königl. Direktion der Ostbahn	Bromberg	—	5	800—2000	—
10	„ Saarbrücker (u. Trier)	Königl. Eisenbahn-Direktion	Saarbrücken	—	4*	600—2000	—
11	„ Westfälische	Königl. Direktion der Westfälischen Eisenbahn	Münster	—	3	1200—1800	—
12	Sächsische östliche	Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion	Dresden	—	3	1800—2950	—
13	Sächsische westliche	Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion	Leipzig	1*	3	1900—2650	—
14	Württembergische	Königl. Württembergische Eisenbahn-Direktion	Stuttgart	1*	6	686—1429	—
	II. Privatbahnen						
	a) unter Staatsverwaltg.						
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düssel. Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	Königl. Direktion d. Aachen-Düsseld.-Ruhrorter E.	Aachen	—	3*	1200—1400	—
16	Bergisch-Märkische	Königl. Eisenbahn-Direktion	Elberfeld	—	6	600—1900	—
17	a. Löbau-Zittauer	Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion	Dresden	—	—*	—*	—
18	b Zittau-Reichenberger			—	—*	—*	—
	a. Oberschlesische						
	b. Breslau-Posen-Glogauer	Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn	Breslau	—	5	1000—2000	—
19	Stargard-Posener						
20	Rhein-Nahe-E.	Königl. Eisenbahn-Direktion	Saarbrücken	—	4	600—2000	—
21	Wilhelms-Bahn	Königl. Direktion der Wilhelms-Bahn	Ratibor	—	2	1400—1600	—
	b) in Privatverwaltung.						
22	Aachen-Mastrichter	Direktion der Aachen-Mastrichter E.-G.	Aachen Mastricht	5 5	— —	—*	—
23	Alberts-Bahn	Direktorium der Alberts-Bahn	Dresden	—	4	180—600	720—1440
24	Altona-Kieler	Direktion der Altona-Kieler E.-G.	Altona	—	5	525—2800	—
25	Aussig-Teplitzer	Verwaltungsrath d. K. K. priv. Aussig-Teplitzer E.-G.	Teplitz	12	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	Verwaltungsrath d. K. priv. Bayerischen Ostbahnen	München	18	2	2857—6875	—
27	Berlin-Anhaltische	Direktion der Berlin-Anhaltischen E.-G.	Berlin	6	2	300—1500	1886—3772
28	a. Berlin-Hamburger	Direktion der Berlin-Hamburger E.-G.	Berlin	—	3	2000—5000	—
	b Hamburg-Bergedorfer	Direktion der Hamburg-Bergedorfer E.-G.	Hamburg	5	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdebrg. E.-G.	Potsdam	2	5	800—4000	—
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn b. Hinterpommer. c. Vorpommersche	Direktorium der Berlin-Stettiner E.-G.	Stettin	—	9	500—4000	—
31	Böhmische Westbahn	Verwaltungsrath der K. K. priv. Böhm. Westbahn	Wien	11	—	—	10000
32	Breslau-Schweidnitz-Freib	Direktorium der Breslau-Schweidnitz-Freib. E.-G.	Breslau	8*	—	—	—

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	1 Firma und Sitz der dirigirenden Verwaltung.	2 Mitglieder der Verwaltung. a. unbesoldete.	b. besoldete.	c. Gehalt. Thlr.	d. Tantième. Thlr.
33	Brünn-Rossitzer	Direktion der k. k. a. priv. Brünn-Rossitzer E. . Brünn	6	—	—	—
34	Buschtěhrader: a. Kralup-Kladno; b. Prag-Weßhybla; c. Pferde-Bahn	Direktion der k. k. a. priv. Buschtěhrader E. . Prag	8	—	—	je 1732
35	Frankfurt-Hanauer	Verwaltungsrath der Frankfurt-Hanauer E.-G. . Frankfurt a. M.	5	—	—	—
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	Verwaltgsr. der k. k. priv. Galiz. Carl-Ludwig-B. Wien	20	—	—	33 334
37	Glückstadt-Elmshorner	Direktion der Glückstadt-Elmshorner E.-G. Glückstadt	2	1	900	610
38	Graz-Köflacher	Verwaltger. d. k. k. priv. Graz-Köfl. E.- u. Bergb.-G. Wien	7	—	—	4337
39	Hessische Ludwigs-E.	Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs-E.-G. Mainz	7	—	—	9557
40	Homburger	Verwaltungsrath der Homburger E.-G. Homburg	7	—	—	—*
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	Direktion der a. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn Wien	10	—	—	28 000
42	Kaiserin Elisabeth: a. Lokom.-Bahn; b. Pferde-Bahn	Verwaltungsr. der k. k. priv. Kaiserin Elisabeth-B. Wien	15	—	—	je 1650
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	Direktion der Köln-Mindener E.-G. Köln	7	—	—	—
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	Direktion der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordb. Kassel	4	3	1400—2000	—
45	Leipzig-Dresdener	Direktorium der Leipzig-Dresdener Eisenb.-Komp. Leipzig	5	5	1200—2000	—
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	Direktorium der Ludwigs-E.-G. Nürnberg	7	—	—	—
47	Lübeck-Büchener	Direktion der Lübeck-Büchener E.-G. Lübeck	3	2	600—2400	—
48	Lüttich-Mastrichter	Verwaltungsrath der Lüttich-Mastrichter E.-G. Brüssel u. Lüttich	9	—	—	—
49	Magdeb.-Köth.-Halle-Leipz.	Direktorium d. Magdeb.-Köthen-Halle-Leipz. E.-G. Magdeburg	—	6	1000—4000	—
50	a. Magdeburg-Halberstädter	Direktorium der Magdeburg-Halberstädter E.-G. Magdeburg	5	3	400—1600	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	Verwaltung der Magdeburg-Wittenbergeschen E.-G. Magdeburg	—	3	800—2500	—
	c. Cöthen-Bernburger	Betriebs-Verwaltung der Cöthen-Bernburger E. Cöthen	—	1	1200	—
51	Mecklenburgische	Direktion der Mecklenburgischen E.-G. Schwerin	—	5	300—2800*	—
52	Mohacs-Fünfkirchener	Admin. der ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffs.-G. Wien	6	—	—	—
53	Neisse-Brieger	Direktorium der Neisse-Brieger E.-G. Breslau	6*	—	—	—
54	Niederländische Rhein-E	Direktion der Niederländischen Rhein-E.-G. Utrecht	—	4	1428—4571	—
55	Niederschlesische Zweigbahn	Direktion der Niederschlesischen Zweigb.-Gesellschaft Glogau	2	3	100—250	—
56	a. Oesterreichische nördliche; b. Oesterreich. südöstliche; c. Wien-Neu-Szönyer	Verwaltungsr. der k. k. priv. Oesterr. Staats-E.-G. Wien	20	—	—	—
57	Oppeln-Tarnowitzer	Direktion der Oppeln-Tarnowitzer E.-G. Breslau	4	—	—	—
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn; b. Pfälzische Maximiliansb.	Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen Ludwigsbahen a. Rh	24	2	2857 4572	—
59	Rheinische	Direktion der Rheinischen E.-G. Köln	5*	1	2000	—
60	a Südbahn, Oesterreichische; b. Nordtiroler; c. Venetianische u. Südtirol	Verwaltungsrath der k. k. priv. Südbahn-Ges. Wien	21	—	—	2180—5700
61	Süd-Norddeutsche	Verwaltger. der k. k. priv. Süd-Nordd. Verbindgs-B. Wien	11	—	—	—
62	Taunus-Bahn	Verwaltungsrath der Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft Frankfurt a. M.	6	—	—*	—
63	Theiß-Bahn	Verwaltungsrath der k. k. priv. Theiß-E.-G. Wien	15	—	—	—*
64	a. Thüringische; b. Werra-E.	Direktion der Thüringischen E.-G. Erfurt	3	4	400—1700	—
65	a. Warschau-Wiener; b. Warschau-Bromberger	Direktion der Warschau-Wiener u. Warschau-Bromberger Eisenbahn Warschau	—	3	3000—5000*	2506

Digitized by Google

I. Staatsbahnen.	3 Kontrolirende Behörde.	4 Zahl der Mitglieder a. wirkliche.	4 Zahl der Mitglieder b. stellvertretende.	5 Oberster ausführender Beamte (bei Privatbahnen). Amtstitel.	5 Gehalt. Thlr.
1 Badische	Großherzogl. Badisches Handels-Ministerium	—	—	—	—
2 Bayerische (u. gepacht. Zwgb.)	Königl. Ministerium des Handels und der öffentl. Arbeiten	—	—	—	—
3 Braunschweigische	Herzogl. Braunschweig-Lüneburgisches Staats-Ministerium	—	—	—	—
4 Hannoversche	Königl. Ministerium des Innern	—	—	—	—
5 Main-Neckar	Großherzogl. Hessisches Ministerium der Finanzen, Großherzogl. Badisches Handels-Ministerium und Senat der freien Stadt Frankfurt	—	—	—	—
6 Main-Weser	Die Finanz-Ministerien von Kurhessen und dem Großherzogthum Hessen und der Senat der freien Stadt Frankfurt	—	—	—	—
7 Nassauische	Herzogl Nassauische Landes-Regierung	—	—	—	—
8 Preuß. Niederschles.-Märk.					
9 „ Ostbahn	Königl. Preuß. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten	—	—	—	—
10 „ Saarbrücker (u. Trier)					
11 „ Westfälische					
12 Sächsische östliche	Königl. Sächsisches Finanz-Ministerium, Abtheilung für öffentliche Arbeiten und Verkehrsmittel	—	—	—	—
13 Sächsische westliche					
14 Württembergische	Königl. Württembergisches Finanz-Ministerium	—	—	—	—
II. Privatbahnen					
a) unter Staatsverwaltg.					
15 Aach.-Düss. a. Aach.-Düssel.	Königl. Preuß. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten	Gesellschafts-Deputation	5	5	— — —
Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.		Gesellschafts-Deputation	5	5	— — —
16 Bergisch-Märkische		Gesellschafts-Deputation	12	12	— — —
17 a. Löbau-Zittauer	Königl. Sächs. Finanz-Ministerium,	Gesellschafts-Ausschuß	9	—	— — —
b. Zittau-Reichenberger	Abtheilung für öffentliche Arbeiten rc.	Gesellschafts-Ausschuß	9	—	— — —
18 a. Oberschlesische	Königl. Preuß. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten	Verwaltungsrath der Oberschlesischen E.-G.	15	6	— — —
b. Breslau-Posen-Glogauer		Verwaltgsr. d. Starg.-Pos.	5	—	— — —
19 Stargard-Posener		Verwaltungs-Ausschuß	7	—	— — —
20 Rhein-Nahe-E.		Verwaltungsrath	6	3	— — —
21 Wilhelms-Bahn					
b) in Privatverwaltung.					
22 Aachen-Mastrichter	Kontrol-Kommission		10*	—	Spezial-Direktor 1600
23 Alberts-Bahn	Gesellschafts-Ausschuß		12	—	Bevollm. u. Ober-Ingen. 1100*
24 Altona-Kieler	Ausschuß		25	—	— — — * — —
25 Aussig-Teplitzer	Revisions-Ausschuß		3	—	Administrativer Direktor 2000 / Technischer Betriebs-Chef 1800
26 Bayerische Ostbahnen	Ausschuß der General-Versammlung		18	—	Betriebs-Direktor 3429
27 Berlin-Anhaltische	Verwaltungsrath		13	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Dir. 2830
28 a. Berlin-Hamburger	Ausschuß		30	—	— — — * — —
b. Hamburg-Bergedorfer	Ausschuß		20	—	Sub-Direktor 1620
29 Berlin-Potsdam-Magdeb.	Gesellschafts-Ausschuß		28	6	Betriebs-Direktor (zugleich Mitglied der Direction) 2400
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn / b. Hinterpommer. / c. Verpennmersche	Verwaltungsrath		15	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Dir. 3500
31 Böhmische Westbahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung		3	3	General-Sekretär 3000 / General-Inspektor 3000 / Betriebs-Direktor 2400* / Spezial-Direktor 1500
32 Breslau-Schweidnitz-Freibg	Ausschuß		9	7	— — — — —

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	3 Kontrolirende Behörde.	4 Zahl der Mitglieder a. wirkliche.	b. stellvertretende.	5 Oberster ausführender Beamte (bei Privatbahnen). Amtstitel.	Gehalt. Thlr.
33	Brünn-Rossitzer	Ausschuß	6	—	Betriebs-Direktor	2667
34	Buschtěhrader a. Kralup-Kladno b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Betriebs-Direktor	2400
35	Frankfurt-Hanauer	Rechnungs-Prüfungs-Ausschuß	5	—	Direktor	1600
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	3	General-Inspektor General-Sekretär	7560 7560
37	Glückstadt-Elmshorner	Ausschuß	11	—	Ausführender Direktor	in Kol. 2c
38	Graz-Köflacher	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	2	—	Sekretär	1400
39	Hessische Ludwigs-E.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	5	—	Direktor	2857
40	Homburger	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Betriebs-Direktor	1143
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Inspektor General-Sekretär	7666 7666
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn b. Pferde-Bahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Bau- u. Betriebs-Direktor	8100
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	Administrationsrath	18	—	Spezial-Direktor	1100*
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	Verwaltungsrath	12	—	—	—
45	Leipzig-Dresdener	Gesellschafts-Ausschuß	30	—	Bevollmächtigter	1500*
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	Ausschuß	7	—	Techn. Betriebs-Inspektor	630
47	Lübeck-Büchener	Ausschuß	15	—	—	—
48	Lüttich-Mastrichter	Kommissarien der Gesellschaft	5	—	Direktor	1866
49	Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	Gesellschafts-Ausschuß	24	12	Betriebs-Direktor	1700
50	a. Magdeburg-Halberstädter b. Magdeb.-Wittenbergesche c. Cöthen-Bernburger	Ausschuß der Magdeburg-Halberstädter E.-G.	21	6	Ober-Ingen. u. Baurath Ober-Ingen. u. Betr.-Dir. —	1800 1400 —
51	Mecklenburgische	Ausschuß	12	—	—	—
52	Mohacs-Fünfkirchener		—	—	Betriebs-Direktor	—
53	Neisse-Brieger	Ausschuß	5	5	—	—
54	Niederländische Rhein-E.	Kommissarien der Gesellschaft	21	—	Ingenieur der Gesellschaft	3429
55	Niederschlesische Zweigbahn	Verwaltungsrath	9	3	Ober-Ingen. u. Betr.-Dir.	1200*
56	a. Oesterreich. nördliche b. Oesterreich. südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Direktor	10666
57	Oppeln-Tarnowitzer	Ausschuß	5	3	Ober-Ingenieur, Spezial- u. Betriebs-Direktor	2680
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn b. Pfälzische Maximiliansb.	Verwaltungs-Ausschuß der General-Versammlung	6	—	Direktor	4572
59	Rheinische	Administrationsrath	24	9	Spezial-Direktor (zugl. Mitglied der Direktion)	3000
60	a. Südbahn, Oesterreichische b. Nordtiroler c. Venetianische u. Südtirol.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Direktor	19200
61	Süd-Norddeutsche	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	4	—	Direktor	4000
62	Taunus-Bahn	Rechnungs-Prüfungs-Ausschuß	5	—	Betriebs-Direktor	2729
63	Theiß-Bahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Direktor	7000
64	a. Thüringische	Verwaltungsrath	12*	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Dir.	2300
	b. Werra-E.	Verwaltungsrath	12	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Insp.	1500
65	a. Warschau-Wiener b. Warschau-Bromberger	Verwaltungsrath Verwaltungsrath	9 9	— —	Ober-Ingenieur	1500

Digitized by Google

	6	7
		Die Bahn führt
I. Staatsbahnen.	von	über
1 Badische	Mannheim	Heidelberg (Zweigbahn nach Meckesh), Bruchsal, Durlach (Zweigbahn über Pforzheim nach Mühlacker), Carlsruhe (Zweigb. nach Maxau), Oos (Zweigb. nach Baden), Appenweier (Zweigb. nach Kehl), Offenburg, Freiburg, Basel (Zweigb. nach Schopfheim), Waldshut und Schaffhausen
	Lindau (am Bodensee)	Kempten (Illgzb. über Memmingen nach Neu-Ulm), Kaufbeuren, Augsburg, Nördlingen (Zweigb. nach der Württembergischen Gr.), Munzenhausen (Illgzb. über Ansbach nach Würzburg), Nürnberg (Zweigb. von Fürth nach Fürther Kreuzung), Erlangen, Bamberg, Lichtenfels (Zweigb. nach der Gr. bei Eberndorf), Hochstadt (Zweigb. nach Steckelheim), Neuenmarkt (Zweigb. nach Bayreuth)
2 Bayerische(u. gepcht. Zweigb.)	Bamberg	Schweinfurt, Würzburg, Lohr und Aschaffenburg
	Ulm	Augsburg, Pasing (Zweigb. nach Starnberg), München, Holzkirchen (Zweigb. nach Miesbach), Rosenheim (Zweigb. nach der Tiroler Gr. bei Kufstein) u. Traunstein
3 Braunschweigische	d. Braunschw.-Hann. Gr	Braunschweig, Wolfenbüttel, (Zweigb. über Börsum nach Harzburg und von Börsum nach Kreiensen), Jerxheim (Zweigbahn nach Helmstedt)
4 Hannoversche	Hannover	Lehrte Lehrte, Celle, Uelzen und Lüneburg (Zweigb. nach Hohnstorf) Wunstorf, Verden, Bremen, Burg-Lesum (Zweigbahn nach Vegesack) Wunstorf, Minden, Lehrte, Osnabrück und Rheine Nordstemmen (Zweigb. über Hildesheim nach Lehrte), Kreiensen und Göttingen
5 Main-Neckar	Frankfurt a. M.	Darmstadt, Heppenheim, Ladenburg und Friedrichsfeld
6 Main-Weser	Kassel	Guntershausen, Treysa, Marburg, Giessen und Friedberg
7 Nassauische	Wiesbaden	Biebrich, Eltville, Rüdesheim, Oberlahnstein, Ems, Nassau, Diez, Limburg u. Weilburg
8 Preuß. Niederschles.-Märk.	Berlin	Fürstenwalde, Frankfurt a. O., Guben, Serau, Hansdorf, Kohlfurt (Zweigbahn nach Görlitz), Bunzlau, Haynau, Liegnitz und Neumarkt
9 „ Ostbahn	Frankfurt a. O.	Landsberg, Kreuz, Bromberg (Zweigb. über Thorn nach Ottlotzyn), Dirschau (Zweigbahn nach Danzig), Königsberg, Insterburg u. Gumbinnen
10 „ Saarbrücker (u. Trier)	der Bayer. Gr. bei Berbach St. Johann-Saarbrücken	Neunkirchen, Friedrichsthal u. St. Johann-Saarbrücken Saarlouis, Merzig, Saarburg u. Conz (Zweigb. nach der Gr. bei Wasserbillig)
11 „ Westfälische	der Kurh. Gr. bei Hanedа Altstadt Dresden	Warburg, Altenbeken, (Zweigb. nach der Braunschw. Gr. bei Höxter) Paderborn, Soest, Hamm und Münster Pirna, Königstein und Krippen (Schandau)
12 Sächsische östliche	Neustadt Dresden Tharandt	Radeberg, Bischofswerda, Bautzen, Löbau und Reichenbach Klingenberg und Colmnitz
13 Sächsische westliche	Leipzig Riesa	Altenburg, Gößnitz, Crimmitschau, Werdau (Zweigb. nach Zwickau) Reichenbach und Plauen Döbeln, Waldheim, Chemnitz, Glauchau (Zweigb. nach Gößnitz), Zwickau, Niederschlema (Zweigb. nach Neustädtel reip. Schneeberg) und Aue
14 Württembergische	Bruchsal (in Baden)	(Mühlacker), Bietigheim (Zweigb. nach Hall), Stuttgart, Canstatt (Zweigb. nach Nördlingen), Eßlingen, Plochingen (Zweigbahn nach Rottenburg), Ulm und Biberach
II. Privatbahnen		
a) unter Staatsverwaltg.		
15 Aach.-Düss. a. Aach.-Düsseld.	Aachen	Rheydt, Gladbach u. Neuß
Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	Ruhrort	Uerdingen, Crefeld und Viersen
16 Bergisch-Märkische	Düsseldorf	Bohwinkel, Elberfeld, Hagen, Dortmund und Unna
	Hagen und Herdecke	Letmathe (Zweigbahn nach Iserlohn), Altena und Altenhunden
	Dortmund und Witten	Langendreer, Steele und Essen
	Bohwinkel	über Langenberg nach Steele (Zweigbahn nach Dahlhausen)
17 a. Löbau-Zittauer	Löbau	Herrnhut und Oberoderwitz
b. Zittau-Reichenberger	Zittau	Grottau, Kratzau und Machendorf
18 a. Oberschlesische	Breslau	Brieg, Oppeln, Gleiwitz, Kattowitz und Myslowitz
b. Breslau-Posen-Glogauer	Breslau	Rawicz und Lissa (Zweigbahn über Fraustadt nach Glogau)
19 Stargard-Posener	Stargard	Arnswalde, Kreuz, Wronke und Samter
20 Rhein-Nahe-E.	Bingerbrück	Kreuznach, Standernheim, Kirn, Oberstein, Birkenfeld und St. Wendel
21 Wilhelms-Bahn	Cosel	Rendza (Zweigbahn nach Nicolai), Ratibor (Zweigb. nach Leobschütz) und Annaberg
b) in Privatverwaltung.		
22 Aachen-Mastrichter	Aachen	Valkenburg, Mastricht, Hasselt und St. Trond
23 Alberts-Bahn	Dresden	Potschappel (3 größere Zweigbahnen nach Kohlenbergwerken)
24 Altona-Kieler	Altona	Elmshorn, Neumünster (Zweigbahn über Nortorf nach Rendsburg)
25 Aussig-Teplitzer	Aussig	Karbitz (Zweigb. nach Kohlengruben)
26 Bayerische Ostbahnen	München Irrenlohe (Schwandorf)	Landshut, Geiselhöring (Zweigbahn nach der Landesgr. bei Passau), Regensburg, Schwandorf (Zweigb. nach der Landesgr. bei Furth a. W.), Amberg und Sulzbach Weiden (Zweigb. nach Bayreuth)
27 Berlin-Anhaltische	Berlin	Luckenwalde, Jüterbogk (Zweigb. nach Röderau), Bitterfeld (Zweigbahn über Dessau nach Köthen), Bitterfeld (Zweigbahn nach Dessau und Leipzig)
28 a. Berlin-Hamburger	Berlin	Wittenberge, Hagenow, Büchen (Zweigbahn nach Lauenburg)
b. Hamburg-Bergedorfer	Hamburg	
29 Berlin-Potsdam-Magdeb.	Berlin	Potsdam, Brandenburg, Genthin und Burg
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn	Berlin	Bernau, Neustadt-Eberswalde, Angermünde, Stettin und Damm
b. Hinterpommer.	Stargard	Freienwalde, Wangerin, Labes, Schivelbein u. Belgard (Zweigb. über Cörlin nach Colberg)
c. Vorpommersche	Angermünde	Prenzlau, Pasewalk (Zwgb. nach Stettin), Anclam, Jüssow (Zwgb. nach Wolgast) u. Greifswald
31 Böhmische Westbahn	Prag	Beraun, Rokitzan, Chrast (Zwgb. nach Radnitz), Pilsen, Nürschan und Taus
32 Breslau-Schweidnitz-Freib.	Breslau Liegnitz	Canth, Königszelt und Freiburg Jauer, Striegau, Schweidnitz und Reichenbach

Digitized by Google

8	9	
nach	In die Bahn münden (innerhalb ihrer Endpunkte):	
Constanz	bei Friedrichsfeld u. Heidelberg die Main-Neckar-Bahn, bei Bruchsal resp. Mühlacker die Königl. Württembergischen Staats-E., bei Waldshut (Mitte Rheinbrücke) u. bei Schaffhausen die Schweizerische Nordostbahn	1
Hof resp. b. zur Sächs. Gr.	bei Augsburg die Maximilians-, bei Nürnberg die Bayerischen Ostbahnen und die Nürnberg-Fürther E., bei Bamberg die Ludwigs-Westbahn	2
d. Bayer.-Hess. Gr. b. Kahl	bei Würzburg die Flügelbahn nach Gunzenhausen	
Salzburg	bei Neu-Ulm die Illerbahn (Neu-Ulm-Kempten), bei Augsburg die Ludwigs-Südnordb., bei München die Bayerischen Ostb.	
Oschersleben		3
Braunschweig Harburg Geestemünde Emden Kassel	bei Minden die Köln-Mindener E., bei Rheine die Westfälische E. u. bei Kreiensen die Braunschweigische Südbahn	4
Heidelberg	bei Frankfurt a. M. u. Darmstadt die Hessische Ludwigs-E., bei Frankfurt die Offenbach-Frankfurter und bei Friedrichsfeld die Großherzogl. Badische Staats-E.	5
Frankfurt a. M.	bei Guntershausen die Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordb. u. bei Gießen die Köln-Gießener Bahn	6
Wetzlar	bei Oberlahnstein die von Koblenz nach Oberlahnstein führende Zweigb. der Rheinischen E.	7
Breslau	bei Frankfurt a. O. die Preuß. Ostbahn, bei Hansdorf die Niederschlesische Zweigbahn, bei Liegnitz die Breslau-Schweidnitz-Freiburger (Königszelt-Liegnitzer) Eisenbahn	8
d. Russ. Gr. b. Eydtkuhnen	bei Kreuz die Stargard-Posener E.	9
der Franz. Grenze bei Forbach Trier	bei Neunkirchen die Rhein-Nahe-E.	10
Rheine Bodenbach	bei Soest die Bergisch-Märkische E. (Linie Dortmund-Soest), bei Hamm die Köln-Mindener E.	11
Görlitz Freiberg Hof	bei Löbau die Löbau-Zittauer Eisenbahn	12
Schwarzenberg Friedrichshafen	bei Wüstenbrand die Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn bei Mühlacker die Großherzogl. Badische u. bei Ulm die Königl. Bayerische Staats- (Maximilians-) Bahn	13 14
Düsseldorf	bei Richterich (unweit Aachen) die Aachen-Mastrichter E., bei Gladbach die Ruhrort-Crefelder E. und bei Neuß die Rheinische E.	15a
Gladbach	bei Crefeld die Rheinische E.	- b
Soest Siegen Duisburg u. Oberhausen	bei Dortmund die Köln-Mindener E.	16
Zittau		17a
Reichenberg i. B.		- b
Oswiecim	bei Brieg die Neisse-Brieger E., bei Oppeln und Tarnowitz die Oppeln-Tarnowitzer E., bei Kosel und Emanuelssegen die Wilhelmsb. und bei Kattowitz die Warschau-Wiener E.	18a
Posen		- b
Posen	bei Kreuz die Königl. Preuß. Ostbahn	19
Neumkirchen		20
d. Preuß. Gr. bei Oderberg		21
Landen	bei Richterich die Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter E., in Mastricht die Lüttich-Mastrichter E.	22
Tharandt		23
Kiel	bei Elmshorn die Glückstadt-Elmshorner E.	24
Teplitz		25
Nürnberg Mitterteich (bis Eger im Bau)		26
Halle	bei Roßlau die Herzogl. Anhaltische Leopoldsbahn (im Betriebe der Berlin-Anhaltischen E.-G.)	27
Bergedorf (bis Hamburg gr.)	bei Wittenberge die Magdeburg-Wittenbergesche, bei Hagenow die Mecklenburgische u. bei Büchen die Lübeck-Büchener E.	28a
Bergedorf		- b
Magdeburg		29
Stargard	bei Angermünde und Stettin die Vorpommerschen Linien	30a
Cöslin		- b
Stralsund		- c
Fürth am Walde		31
Waldenburg resp. Hermsdorf Frankenstein		32

Digitized by Google

II. Privatbahnen. (Forts.)	6	7
	von	Die Bahn führt über
33 Brünn-Rossitzer	Brünn	Ober-Gerspitz, Teschitz und Rossitz
34 Buschtehrader a. Kralup-Kladno	Kralup	Brandeisl
34 Buschtehrader b. Prag-Weshybka	Prag	Rössel
34 Buschtehrader c. Pferde-Bahn	Weshybka	Rinholec
35 Frankfurt-Hanauer	Frankfurt a. M.	Mainkur, Hanau und Groß-Auheim
36 Galizische Carl-Ludwig-B.	Krakau	Bierzanow, (Zweigb. nach Wieliczka), Podlese (Zweigbahn nach Niepolomice), Bochnia, Tarnow, Rzeszow, Jaroslau und Przemysl
37 Glückstadt-Elmshorner	Elmshorn	Glückstadt und Crempe
38 Graz-Köflacher	Graz	Voitsberg
39 Hessische Ludwigs-E.	Bingen	Ingelheim, Mainz, Oppenheim und Worms
39 Hessische Ludwigs-E.	Mainz	Gustavsburg, Darmstadt und Dieburg
39 Hessische Ludwigs-E.	Mainz (Bischofsheim)	Rüsselsheim, Raunheim und Kelsterbach
40 Homburger	Homburg	
41 Kaiser Ferdinands Nordb.	Wien	Floridsdorf (Zweig. nach Stockerau), Gänserndorf (Zweigb. nach Marchegg), Laudenburg (Zweigb. nach Brünn), Prerau (Zweigb. nach Olmütz), Schönbrunn (Zweigb. nach Treppau), Ostrau (Zweigb. nach Witkowitz), Oderberg (Zweigb. nach Annaberg), Dzedzitz (Zweigb. nach Bielitz), Trzebinia (Zweigb. nach Myslowitz), Szczakowa (Zweigb. nach Granica)
42 Kaiserin Elisabeth a. Lokom-Bahn	Wien	St. Pölten, Linz, Wels (Zweigb. nach der Bayerischen Grenze bei Passau), Lambach (Zweigb. nach Gmunden), Vöcklabruck und Frankenmarkt
42 Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	Linz (Urfahr)	St. Magdalena, Oberndorf, Vest, Kerschdamm, Augern und Hollau
43 Köln-Mindener (u. Gießener)	Deutz (Köln)	Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen (Zweigbahn nach Ruhrort und über Wesel nach Emmerich), Dortmund, Hamm und Bielefeld
43 Köln-Mindener (u. Gießener)	Deutz (Köln)	Siegburg, Betzdorf (Zweigb. nach Siegen), Dillenburg und Wetzlar
44 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	Gerstungen	Bebra, Guntershausen und Kassel, Hümme (Zweigbahn nach Carlshafen)
45 Leipzig-Dresdener	Leipzig	Riesa, Röderau und Coswig (Zweigbahn nach Meissen)
46 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	Nürnberg	Muggenhof
47 Lübeck-Büchener	Lübeck	Ratzeburg und Wölln
48 Lüttich-Maestrichter	Lüttich	Visé und Eysden
49 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	Magdeburg	Schönebeck (Zweigb. nach Staßfurt und Löddersburg), Cöthen und Halle
50 a. Magdeburg-Halberstädter	Magdeburg	Langenweddingen, Hadmersleben, Oschersleben, Halberstadt und Quedlinburg
50 b. Magdeb.-Wittenbergesche	Magdeburg	Welmirstedt, Mablwinkel, Tangerhütte (Zweigb. nach Bähen), Stendal, Osterburg und Seehausen
50 c. Cöthen-Bernburger	Cöthen	Biendorf, (Zweigb. nach den Kohlengruben Preußlitz, Könnigk und Gerlebogk)
51 Mecklenburgische	Hagenow	Schwerin, Kleinen (Zweigb. nach Wismar), Bützow (Zweigb. nach Güstrow)
52 Mohacs-Fünfkirchener	Uszögz (bei Fünfkirchen)	Villany
53 Neisse-Brieger	Brieg	Grottkau
54 Niederländische Rhein-E.	Amsterdam u. Rotterdam	Utrecht und Arnheim
55 Niederschlesische Zweigbahn	Glogau	Klopschen, Sprottau und Sagan
56 a Oesterreich. nördliche	Brünn u. Olmütz	Böhm.-Trübau, Pardubitz, Prag, Aussig und Bodenbach
56 b. Oesterreich. südöstliche	Marchegg	Preßburg, Pesth, Czegled, Szegedin, Temesvar u. Jassenova (Flügeld. nach Orawicza)
56 c. Wien-Neu-Szönyer	Wien	Bruck a. L. und Raab
57 Oppeln-Tarnowitzer	Oppeln	Malapane, Kl. Stanisch, Zawadzki und Tworog
58 a. Pfälzische Ludwigsbahn	d. Bayer. Gr. bei Berbach	Homburg (Zweigb. nach Zweibrücken), Kaiserslautern, Neustadt, Schifferstadt (Zweigbahn über Speyer nach Germersheim), Ludwigshafen und Frankenthal
58 b. Pfälzische Maximiliansb.	Neustadt	Edenkoben, Landau und Winden (Zweigb. nach Maximiliansau)
59 Rheinische	Köln	Düren (Zweigbahn nach Euskirchen) und Aachen
59 Rheinische	Cleve	Crefeld, Köln, Bonn und Koblenz (Zweigbahn nach Oberlahnstein)
60 a. Südbahn, Oesterreichische	Wien	Mödling (Zweigb. nach Laxenburg), Wiener-Neustadt (Zweigb. nach Oedenburg), Bruck a. M. (Graz, Marburg, Cilli, Steinbrück (Flügeld. über Aflenz nach Sissek), Laibach und Nabresina
60 a. Südbahn, Oesterreichische	Pragerhof	Kanizsa und Stuhlweissenburg
60 b. Nordtiroler	Innsbruck	Hall, Schwaz, Brixlegg und Wörgl
60 c. Venetianische u. Südtirol.	Nabresina	Udine, Mestre (Zweigb. nach Venedig), Padua, Vicenza, Verona (Zweigb. nach Mantua)
60 c. Venetianische u. Südtirol.	Verona	Roveredo und Trient
61 Süd-Norddeutsche	Pardubitz	Königgrätz, Josefstadt (Zweigbahn nach Schwadowitz), Falgendorf und Turnau
62 Taunus-Bahn	Frankfurt a. M.	Höchst (Zweigb. nach Soden), Hochheim und Castel (Mainz gegenüber)
63 Theiß-Bahn	Czegled	Szolnok (Flügelb. nach Arad), Pilispöl-Labany (Flügeld. nach Großwardein), Debreczin, Nyiregyhaza, Tokay und Miskolcz
64 a. Thüringische	Halle	Merseburg, Corbetha (Zweigb. nach Leipzig), Weißenfels (Zweigbahn nach Gera), Naumburg, Weyda, Weimar, Erfurt, Gotha und Eisenach
64 b. Werra-E.	Eisenach	Salzungen, Meiningen, Hildburghausen und Eisfeld
65 a. Warschau-Wiener	Warschau	Skierniewice (Zweigb. nach Lowicz), Rokicin, Petrikau, Radomsk, Zakkowin (Zweigb. nach Granica)
65 b. Warschau-Bromberger	Lowicz	Kutno, Ostrów und Wloclawek

Digitized by Google

8	9	
nach	In die Bahn münden (innerhalb ihrer Endpunkte):	
Segen Gottes u. Zbeschau	bei Ober-Gerspitz die a. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn	33
Kladno		34a
Wejhybka		- b
Lana (Pine)		- c
der Kurh.-Bayer. Gr. bei Kahl (gem. bis Aschaffenburg)		35
Lemberg		36
Itzehoe		37
Köflach	bei Oberdorf mehrere Kohlenzweigbahnen	38
der Hess.-Bayer. Grenze bei Aschaffenburg / Frankfurt a. M.	bei Darmstadt die Main-Neckar-E.	39
Frankfurt a. M.		40
Krakau	bei Oderberg (Preuß. Grenze bei Annaberg) die Preuß. Wilhelmsb., bei Oswiecim die Oberschlesische E.	41
d. Bayer. Gr. bei Salzburg	bei Linz die Pferdebahn nach Budweis	42a
Budweis		-
Minden	bei Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen und Dortmund die Bergisch-Märkische, bei Hamm die Westfälische und bei Löhne die Hannoversche Westbahn	43
Gießen	bei Wetzlar die Herzogl. Nassauische Staatsbahn	
der Kurh. Gr. bei Haneda	bei Guntershausen die Main-Weser-Bahn, bei Kassel die Hannoversche Südbahn	44
Dresden	bei Riesa die Sächsische westl. (Niedererzgebirgische) Staatsb., bei Röderau die Berlin-Anhaltische E. und bei Priestewitz die Zweigbahn nach Großenhain	45
Fürth	bei Fürther Kreuzung (Muggenhof) die Königl. Bayerische Staatsb.	46
Büchen		47
Mastricht		48
Leipzig	bei Cöthen die Berlin-Anhaltische u. Cöthen-Bernburger E., bei Halle die Thüringische u. Berlin-Anhaltische E.	49
Thale	bei Oschersleben die Herzogl. Braunschweigische Staats-E.	50a
Wittenberge		- b
Bernburg		- c
Rostock		51
Mohacs		52
Neisse		53
d. Preuß. Gr. b. Emmerich	bei Utrecht die Niederländische Central-E., bei Arnheim die Niederländische Staats-E. und bei Zevenaar die Rheinische E.	54
Hansdorf		55
der Böhm.-Sächs. Grenze	bei Pardubitz die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, bei Prag u. Kralup die Buschtiehrader E. und bei Aussig die Aussig-Teplitzer E.	56a
Bazias	bei Czegled die Theiß-Bahn	- b
Neu-Szöny		- c
Tarnowitz		57
d. Bayer.-Hess. Gr. bei Worms	bei Neustadt die Pfälzische Maximiliansbahn	58a
Weißenburg		- b
Herbesthal und Eupen	bei Aachen die Aachen-Mastrichter, bei Aachen und Neuß die Aachen-Düsseldorfer E.	59
Bingerbrück	bei Crefeld die Ruhrort-Crefelder u. bei Köln die Köln-Mindener E.	
Triest	bei Graz die Graz-Köflacher E., bei Nabresina die Venetianische Linie	60a
Ofen und Neu-Szöny		
der Bayer. Gr. bei Kufstein		- b
Peschiera resp. Landesgr. Botzen		- c
Reichenberg i. B.		61
Biebrich und Wiesbaden	bei der Haltestelle Biebricher Curve die Nassauische Staatsbahn	62
Naschau		63
Gerstungen	bei Erfurt die Zweigb. nach Ilversgehofen, bei Frötstedt die Pferdeb. nach Waltershausen u. bei Eisenach die Werra-E.	64a
Coburg und Sonneberg		- b
d. Preuß. Gr. b. Sosnowice		65a
d. Preuß. Gr. b. Otloczyn		- b

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	10 Länge der Bahn Meilen (à 2000 Ruthen = 7532 Meter).	10 Länge der Bahn Kilometer.	11 a. Davon sind verpachtet Meilen.	11 b. Außerdem sind gepachtet Meilen.	12 Also Betriebslänge Meilen.	12 Also Betriebslänge Kilometer.	12 Mittlerer Jahresdurchschnitt Meilen.	12 Mittlerer Jahresdurchschnitt Kilometer	13 In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen auf Meilen.	14 Von der Bahnlänge (Kol. 10) sind doppelgeleisig Meilen.	14 Von der Bahnlänge (Kol. 10) sind doppelgeleisig Kilometer.
1	Badische	74,46	560,81	—	—	74,46	560,81	—	—	74,5	36,40	274,16
2	Bayerische (u. gepacht. Zwgb.)	159,85	1203,99	5,25	27,14	181,74	1368,91	172,88	1302,13	181,74	17,85	134,45
3	Braunschweigische	27,01	203,44	—	—	27,01	203,44	26,93	202,84	27,5	11,09	83,53
4	Hannoversche	109,67	826,03	—	10,27	119,94	903,39	118,44	892,09	—	37,68	283,81
5	Main-Neckar	11,62	87,52	—	—	11,62	87,52	—	—	11,62	10,25	77,20
6	Main-Weser	26,59	200,28	—	—	26,59	200,28	—	—	27*	17,93*	135,04
7	Nassauische	25,08	188,88	—	—	25,08	188,88	—	—	25,14	—	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	51,62	388,801	—	—	51,62	388,801	—	—	51,8	51,31	386,466
9	" Ostbahn	109,33	823,47	—	—	109,33	823,47	—	—	108,93	10,78	81,2
10	" Saarbrücker (u. Trier)	18,614	140,20	—	0,84	19,254	145,02	—	—	19,254	4,36	32,84
11	" Westfälische	33,21*	250,14	0,61	—	32,60	245,54	28,47	214,44	32,62	—	—
12	Sächsische östliche	24,26	182,73	—	1,46	25,72	193,73	—	—	26,39	22,32	168,12
13	Sächsische westliche	45,43	342,18	—	3,18	48,59	365,98	—	—	48,69 resp. 49,29*	38,03	286,44
14	Württembergische	70,23	528,97	—		70,23	528,97	68,98	519,33	70,23	18,58	140,0
	II. Privatbahnen											
	a) unter Staatsverwaltg.											
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düsseld.	11,43	86,096	—	—	11,43	86,096	—	—	11,4	0,63	4,75
	Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	5,601	42,189	—	—	5,601	42,189	—	—	5,6	—	—
16	Bergisch-Märkische	48,15	362,67	—	—	48,15	362,67	47,97	361,31	48,90*	9,42	70,95
17	a. Löbau-Zittauer	4,51	33,97	—	—	4,51	33,97	—	—	4,5	0,04	0,30
	b. Zittau-Reichenberger	3,55	26,74	—	—	3,55	26,74	—	—	3,58	—	—
18	a. Oberschlesische	33,74	269,19	2,0	—	33,74*	254,13	—	—	34,2 resp. 33,7*	26,06	196,29
	b. Breslau-Posen-Glogauer	27,84	209,69	—	—	27,84	209,69	—	—	27,8	—	—
19	Stargard-Posener	22,63	170,45	—	—	22,63	170,45	—	—	22,6	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	16,02	120,662	—	—	16,02	120,662	—	—	16,17	—	—
21	Wilhelms-Bahn	21,38	161,03	—	2,08	23,46	176,70	—	—	23,46	—	—
	b) in Privatverwaltung.											
22	Aachen-Mastrichter	8,68	65,37	—	3,72	12,40	93,40	—	—	12,4	0,75	5,65
23	Alberts-Bahn a. Hauptb.	1,81	13,63	—	—	5,11	38,45	—	—	2,0	0,29	2,19
	Alberts-Bahn b. Zweigb.	3,30	24,86	—	—					3,2	—	—
24	Altona-Kieler	18,70	140,85	—	—	18,70	140,85	—	—	18,6	3,89	29,30
25	Aussig-Teplitzer a. Hauptb	2,42	18,227	—	—	3,32	25,006	—	—	3,0	—	—
	Aussig-Teplitzer b. Zweigb.	0,90	6,779									
26	Bayerische Ostbahnen	79,7	600,30	1,1		78,6	592,02	72,7	547,58	78,6	1,2	9,04
27	Berlin-Anhaltische	47,40	357,02	—	1,74	49,14	370,12	—	—	48,50	13,09	98,59
28	a. Berlin-Hamburger	37,57	282,98	—	2,03	39,60	298,12	—	—	39,7	31,86	239,97
	b. Hamburg-Bergedorfer	2,09	15,742	2,09	—	—	—	—	—	—	1,03	13,734
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	19,537	147,153	—	—	19,537	147,153	—	—	20	18,91	142,43
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	22,49	169,39	—	—	22,49	169,39	—	—	22,49	9,54	74,11
	Berlin-Stettiner b Hinterpommer.	22,80	171,73	—	—	22,80	171,73	—	—	22,80	—	—
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	30,47	229,50	—	—	30,47*	229,50	—	—	30,47	—	—
31	Böhmische Westbahn	25,77	194,1	—	0,89	26,66	200,90	—	—	27,0	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freibg	22,695	172,45	—	—	22,695	172,45	—	—	22,9	—	—

Digitized by Google

15		
Der Betrieb ist eröffnet		
a. streckenweise zuerst am	b. auf der ganzen Bahn am	
12. September 1840 .	15. Juni 1863 . . .	1
1. Juni 1838 . . .	1. Juli 1864 . . .	2
1. Dezember 1838* .	10. März 1864 . . .	3
19. Mai 1844 . . .	15. März 1864 . . .	4
22. Juni 1846 . . .	1. August 1846 . . .	5
19. Dezember 1849 . .	15. Mai 1852 . . .	6
11. August 1856* . .	10. Januar 1863 . .	7
23. Oktober 1842 . .	15. Oktober 1846 . .	8
27. Juli 1851* . . .	4. Dezember 1862 . .	9
15. September 1850* .	29. August 1861 . .	10
4. Oktober 1850* . .	1. Oktober 1864 . .	11
1. August 1848* . .	11. August 1862 . .	12
19. September 1842* .	19. September 1859 .	13
22. Oktober 1845* . .	3. Oktober 1863 . .	14
12. August 1852 . .	17. Januar 1853 . .	15a
5. Oktober 1849 . .	15. Oktober 1851 . .	- b
20. Dezember 1858* .	31. März 1864 . . .	16
. . . . .	10. Juni 1848 . . .	17a
. . . . .	1. Dezember 1859 . .	- b
22. Mai 1842 . . .	16. März 1863 . . .	18a
29. Oktober 1856 . .	18. Mai 1858 . . .	- b
10. August 1847 . .	10. August 1848 . .	19
15. Juli 1858 . . .	26. Mai 1860 . . .	20
1. Januar 1846* . .	20. Dezember 1858 .	21
27. Januar 1853 . .	1. Oktober 1856 . .	22
. . . . .	28. Juni 1855 . . .	23a
. . . . .	1. April 1857 . . .	- b
. . . . .	(18. September 1844 resp.) (18. September 1845*)	24
. . . . .	20. Mai 1858* . . .	25
3. November 1858 .	15. August 1864 . .	26
1. September 1840* .	3. August 1859 . . a) Leopoldsb. 1. Novemb. 1863)	27
15. Oktober 1846 . .	16. Dezember 1846 . .	28a
. . . . .	17. Mai 1842 . . .	- b
22. September 1838 .	7. August 1846* . .	29
1. August 1842 . .	1. Mai 1846 . . .	30a
. . . . .	1. Juni 1859 . . .	- b
16. März 1863 . . .	1. November 1863 .	- c
15. Oktober 1861 . .	2. April 1863 . . .	31
29. Oktober 1843 . .	1. November 1858 .	32

Digitized by Google

II. Privatbahnen. (Forts.)		10		11		12				13	14	
		Länge der Bahn		a. Davon sind verpachtet	b. Außerdem sind gepachtet	Also Betriebslänge				In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen auf	Von der Bahnlänge (Kol. 10) sind doppelgeleisig	
								Mittlerer Jahresdurchschnitt				
		Meilen (à 2000 Ruthen = 7532 Meter)	Kilometer.	Meilen	Meilen	Meilen.	Kilometer.	Meilen.	Kilometer.	Meilen.	Meilen.	Kilometer.
33	Brünn-Rossitzer	3,75	28,245	—	—	3,75	28,245	—	—	3*	—	—
34	Buschtěhrader a. Kralup-Kladno	3,43	25,83	—	0,41*	3,84	28,92	—	—	3,0	—	—
	b. Prag-Wejhybka	3,26	24,55	—	—	3,26	24,55	—	—	3,3	—	—
	c. Pferde-Bahn	4,20	31,64	—	—	4,20	31,64	—	—	4,7	—	—
35	Frankfurt-Hanauer	3,29	24,78	—	2,17	5,46	41,126	—	—	5,55	—	—
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	46,81	352,54	—	—	46,81	352,54	—	—	47,5	—	—
37	Glückstadt-Elmshorner	4,50	33,89	—	—	4,50	33,89	—	—	4,5	—	—
38	Graz-Köflacher	5,21	39,99	—	—	5,21	39,99	—	—	5,5	—	—
39	Hessische Ludwigs-E.	24,29	183,72	—	—	24,29	183,72	—	—	25,97	5,0	37,69
40	Homburger	2,41	18,15	—	—	2,41	18,15	—	—	2,5	—	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	80,77	608,26	0,42	—	80,24	605,19	—	—	82,5	23	173,24
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	57,47	432,86	0,75	0,21	56,93	428,80	—	—	56,93	5,09	38,34
	b. Pferde-Bahn	17,37	130,83	—	—	17,37	130,87	—	—	17,37	—	—
43	Köln-Mindener (u Gießener)	71,007	534,824	2,107	—	68,90	518,934	—	—	68,9	39,997	301,257
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	19,20	144,61	—	0,61	19,81	149,21	—	—	20,25	1,85	13,93
45	Leipzig-Dresdener	16,53	124,50	—	—	16,53	124,50	—	—	16,50	15,33	115,46
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	0,8	6,03	—	—	0,8	6,03	—	—	0,8	—	—
47	Lübeck-Büchener	6,20	47,45	—	—	6,20	47,45	—	—	6,20	—	—
48	Lüttich-Mastrichter	3,86	29,07	—	—	3,86	29,07	—	—	3,98	3,86	29,07
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	17,89	134,22	—	1,54	19,26	145,82	—	—	19,5	15,77	118,78
50	a. Magdeburg-Halberstädter	11,69	88,05	—	—	11,69	88,05	—	—	11,75	5,05	38,04
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	14,2*	107,71	—	—	14,2	107,71	—	—	14,2*	0,10	0,766
	c. Cöthen-Bernburger	4,0	30,128	—	—	4,0	30,128	—	—	2,75 resp. 4*	—	—
51	Mecklenburgische	19,27	145,14	—	—	19,27	145,14	—	—	19,3	—	—
52	Mohacs-Fünfkirchener	8,08	60,86	—	—	8,08	60,86	—	—	8,0	—	—
53	Neisse-Brieger	5,83	43,91	—	0,35	6,19	46,55	—	—	6,2	—	—
54	Niederländische Rhein-E.	21,70	163,44	—	1,54	23,24	175,04	—	—	24,50	8,09	60,92
55	Niederschlesische Zweigbahn	9,5	71,55	—	—	9,5	71,55	—	—	9,5	—	—
56	a. Oesterreichische nördliche	63,81	480,69	1,50	—	62,31	469,32	—	—	62,44	9,97	75,10
	b. Oesterreich. südöstliche	92,15	694,07	—	—	92,15	694,07	—	—	92,15	0,54	4,07
	c. Wien-Neu-Szönyer	20,93	157,64	—	—	20,93	157,64	—	—	21,15	—	—
57	Oppeln-Tarnowitzer	10,13	76,22	—	—	10,13	76,22	—	—	10,5	—	—
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	21,05	158,54	—	—	21,05	158,54	20,24	152,40	21,4	16,42	123,70
	b. Pfälzische Maximilansb.	8,26	62,26	—	—	8,26	62,26	7,40	55,71	8,50	—	—
59	Rheinische	53,32	401,98	—	0,06*	53,43	402,47	49,84	375,39	53,75	21,84	164,50
60	a Südbahn, Oesterreichische	153,08	1152,998	—	—	153,08	1152,998	—	—	156	61,30	461,75
	b. Nordtiroler	10,04	75,62	0,27	—	9,75	73,44	—	—	10	—	—
	c. Venetianische u. Südtirol.	70,60	531,76	1,06	—	69,54	523,78	—	—	69,59	11,92	89,78
61	Süd-Norddeutsche	26,18	197,19	—	—	26,18	197,19	—	—	27	—	—
62	Taunus-Bahn	6,72	50,62	—	—	6,72	50,62	—	—	6,72	3,11	23,45
63	Theiß-Bahn	77,31	582,30	—	—	77,31	582,30	—	—	79,86	0,56	4,21
64	a. Thüringische	37,26	280,64	—	—	37,26	280,64	—	—	37,5	20,43	153,88
	b. Werra-E.	19,92	150,04	—	2,72	22,64	170,52	—	—	22,75	—	—
65	a. Warschau-Wiener	46,4	349,48	—	—	46,4	349,48	—	—	46,4	—	—
	b Warschau-Bromberger	18,7	140,84	—	—	18,7	140,84	—	—	18,7	—	—

Digitized by Google

15		
Der Betrieb ist eröffnet		
a.	b.	
streckenweise zuerst am	auf der ganzen Bahn am	
2. Januar 1856 . .	10. August 1862 . .	33
5. November 1855 .	30. Juli 1856 . . .	34a
	1. November 1863 .	- b
im Jahre 1833 . .	im Jahre 1836 . . .	- c
10. September 1848 .	22. Juni 1854 . . .	35
20. Februar 1856 . .	5. November 1861 .	36
19. Juli 1845 . . .	15. Oktober 1857 . .	37
. . . . .	3. April 1860 . . .	38
23. März 1853* . .	3. Januar 1863 . .	39
. . . . .	10. September 1860 .	40
6. Januar 1838 . .	1. Januar 1858 . .	41
15. Dezember 1858 . .	1 September 1861 .	42a
. . . . .	1. Mai 1836 . . .	- b
20. Dezember 1845 .	12. Januar 1862* . .	43
10. April 1848 . . .	25. September 1849 .	44
24. April 1837 . . .	(7. April 1839 . . . . Zwgb. am 1. Dzmbr. 1860)	45
. . . . .	7. Dezember 1835 .	46
. . . . .	16. Oktober 1851 .	47
. . . . .	24. November 1861 .	48
19. Juni 1839 . . .	(Hptb. 18. August 1840 Zwgb. 12. Mai 1857 .)	49
15. Juli 1843 . . .	2. Juli 1862* . . .	50a
7. Juli 1849 . . .	25. Oktober 1851 . .	- b
1. Septbr. 1846 (Hptb.)	2. April 1857 (Zwgb.)	- c
1. Mai 1847 . . .	13. Mai 1850 . . .	51
1. Dezember 1854 .	1. Dezember 1858 .	52
25. Juli 1847 . . .	26. November 1848 .	53
28. Dezember 1843* .	15. Februar 1856 . .	54
. . . . .	1. November 1846 .	55
24. August 1845 . .	8. April 1851 . . .	56a
16. Juli 1846 . . .	20. Juli 1858 . . .	- b
13. September 1846 .	11. August 1856 . .	- c
16. Februar 1857 . .	24. Januar 1858 . .	57
im Jahre 1847 . . .	14. März 1864* . .	58a
18. Juli 1855 . . .	(Hptb. 26. November 1855 Zwgb. 14. März 1864 .)	- b
2. August 1839 . .	6. Oktober 1864 . .	59
im Jahre 1840 . . .	1. Januar 1863 . .	60a
. . . . .	25. November 1858 .	- b
13. Dezember 1842 .	3. Oktober 1860 . .	- c
4. November 1857 .	1. Mai 1859 . . .	61
26. September 1839 .	(Hptb. 3. August 1840 . Zwgb. 22. Mai 1847 .)	62
23. November 1857 .	14. August 1860 . .	63
6. Juni 1846 . . .	19. März 1859 . . .	64a
2. November 1858 .	20. Januar 1859 . .	- b
im Juni 1845 . . .	im April 1848 . . .	65a
1. Dezember 1861 .	4. Dezember 1862 .	- b

Digitized by Google

Abschnitt B.

Bahnbeschreibung und Anlage-Kapital.

I. Allgemeine Beschreibung der Bahn.

Die betreffenden Nachrichten sind in der Statistik pro 1863 Kol. 16—75 enthalten.

II. Anlage-Kapital.

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	76	77	78	79					
					II. Anlage=					
					Verwendet sind für					
					Bahnkörper					
		Im Ganzen sind concessionirt.	Vorarbeiten.	Grunderwerb.	a. Erdarbeiten.	b. Böschungen und Futtermauern.	c. Einfriedigungen.	d. Ueberwege.	e. Kleine Brücken (bis 30 Fuß Spannweite) und Durchlässe.	f. Große Brücken und Viadukte.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1	Badische	—	183 087	4 382 016	7 757 428	in Kol. 79a	181 649	2 765 682	in Kol. 79d	2 562 596
2	Bayerische a. Staatsbahnen	—	in Kol. 79a	in Kol. 79a	56 621 446	" " 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	" " 79a	in Kol. 79a
	Bayerische b. gepcht. Zwgb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	—	in Kol. 85	729 667	1 528 938	in Kol. 79a	in Kol. 79a	106 338	in Kol. 79f	591 941
4	Hannoversche	—	—*	—	—	—	—	—	—	—
5	Main-Neckar	—	292 064	979 502	842 916	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	995 177
6	Main-Weser	—	40 449	2 291 825	3 428 646	" " 79f	124 481	" " 79f	" " 79f	1 662 453
7	Nassauische	—	in Kol. 85	2 590 353	2 672 150	" " 79e	35 766	105 656	2 550 169	in Kol. 79a
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	20 975 000*	111 000	2 736 533	3 010 235	" " 79a	84 254	391 949	in Kol. 79f	3 130 924
9	" Ostbahn	—	1 288 063	2 780 196	5 399 394	" " 79a	95 589	393 244	1 494 730	7632489*
10	" Saarbrücker (u. Trier)	—	in Kol. 85	1 177 775	2 626 000	112 385	41 679	149 619	in Kol. 79f	1 103 522
11	" Westfälische	—	222 064*	1 181 667	2 869 237	284 819	87 336	72 412	" " 79f	2 102 376
12	Sächsische östliche	—	54 710	1 654 149	11 900 721	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	" " 79a	in Kol. 79a
13	Sächsische westliche	—	72 804	1 615 397	22 572 985	" " 79a	" " 79a	" " 79a	" " 79a	" " 79a
14	Württembergische	—	181 923	4 545 343	7 077 729	946 303	271 484	52 019	4 186 489	" " 79e
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düsseld.	7 950 000	90 037	862 579	1 091 769	80 282	40 343	271 660	269 131	249 223
	Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	3 512 000	41 718	383 638	103 666	7339	10 218	36 819	35 731	15 870
16	Bergisch-Märkische	48 420 000	in Kol. 85	3 635 771	6 140 227	in Kolonne 79a enth.	in Kol. 82	658 780	2 851 012	in Kol. 79e
17	a. Löbau-Zittauer	2 500 000	8347	227 138	1 840 337		" " 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	" " 79a
	b Zittau-Reichenberger	3 750 000	8552	232 130	2 711 825		" " 79a	" " 79a	" " 79a	" " 79a
18	a. Oberschlesische	21 753 100*	234 335*	697 369	1 529 760		166 709	" " 79e	" " 79f	1 445 556
	b. Breslau-Posen-Glogauer	12 250 000	in Kol. 85	587 967	732 208		844	121 575	202 073	1 493 313
19	Stargard-Posener	7 300 000	" " 85	238 137	516 642	34 124	1622	50 663	73 915	333 774
20	Rhein-Nahe-E.	18 000 000	—	2 118 672	3 543 316	548 385	29 402	62 439	539 073	1 874 181
21	Wilhelms-Bahn	8 500 000	24 220	340 752	1 438 851	in Kol. 79a	—	101 729	in Kol. 79f	494 204
	b) in Privatverwaltung.									
22	Aachen-Mastrichter	5 550 000	—*	—	—	—	—	—	—	—
23	Alberts-Bahn	2 400 000	10 453	226 983	273 705	in Kol. 79e	in Kol. 79e	in Kol. 79e	463 244	in Kol. 79e
24	Altona-Kieler	3 917 500*	165 254	445 478	1 084 051	in Kol. 79a	" " 79a	" " 79a	in Kol. 79a	" " 79a
25	Aussig-Teplitzer	2 200 000	28 916	243 655	675 095		" " 79a	" " 79a	" " 79a	" " 79a
26	Bayerische Ostbahnen	34 285 714	152 318*	2 615 215	3 317 484		21 246	164 093	1 691 408	1 114 822
27	Berlin-Anhaltische	15 500 000	334 105	1 280 221	1 685 088	90 528	36 260	189 053		1 471 701
28	a. Berlin-Hamburger	14 000 000*	839 749	1 130 443	1 793 956	109 781	51 880	35 969		1 422 969
	b Hamburg-Bergedorfer	2 298 000	87 887	327 322	231 814	127 845	12 981	19 227	in Kol. 79f enth.	191 732
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	14 866 400	53 831	1 477 429	819 157	163 482	—	67 820		1 714 829
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	8 201 000	21 896	472 563	1 130 024	46 782	12 078	19 460	256 503	539 875
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	11 500 000	34 956	206 866	1 481 633	82 514	8161	52 664	338 722	492 755
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	12 000 000	in Kol. 85	78 060	1 645 066	in Kol. 79a	24 296	89 306	369 763*	103 219
31	Böhmische Westbahn	16 000 000	1 066 666*	570 710	1 635 114	88 041	88 789	35 186	562 397	747 121
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	9 100 000	in Kol. 85	806 115	1182 738	in Kol. 79a	17 313	260 445	in Kol. 79f	437 483

Digitized by Google

	80	81		82	83	84	85	86	87		
Kapital.											
		Verwendet sind für:									
a. Tunnels.	Oberbau (Schienen, Schwellen, Drehscheiben u. s. w.).	Signal-Vorrichtungen a. optische.	b. electro-magnetische	Bahnhöfe und Wärter-häuser.	Sonstige Anlagen: (z. B. fortifikatorische, Hebevorrichtungen, schiefe Ebenen, Einrichtung der Werkstätten rc.)	Betriebs-mittel.	Insgemein (Verwaltungskosten, Zinsen während der Bauzeit, Coursverlust u. s. w.).	Summe des verwendeten Anlage-Kapitals.	Das Anlage-Kapital beträgt pro Meile	pro Kilometer Bahnlänge.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
1 878 251	10 515 647	—	—	4 942 560	893 565	6 385 217	1 093 620	43 541 318	*584 761*	*77 637*	1
in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 82	in Kol. 82	7 116 356	—	8 396 054	3 007 632	75 141 488	*470 075*	*62 410*	2a
—	—	—	—	—	--	--	—	5 548 571*	*213 571*	*28 355*	- b
—	2 988 833	in Kol. 81b	29 426	858 907	—	1 003 074	619 176	8 456 300	*313 080*	*41 567*	3
—	—	--	—	—	—	7 917 559	—	51 546 876*	*429 772**	*57 059**	4
—	1 829 600	—	--	1 405 495	—	655 779	—	7 000 533	*602 456*	*79 986*	5
—	4 582 120	in Kol. 82	in Kol. 82	1 720 309	—	1 210 969	633 863	15 693 115	*590 264*	*78 366*	6
1 723 129	2 577 296	" " 81b	75 555	1 350 697	276 786	1 398 252	2 425 821	17 781 630	*708 996*	*94 142*	7
—	9 423 648	" " 82	in Kol. 82	3 885 487	335 128*	7 193 163	2 914 860*	33 216 481	*643 481*	*85 433*	8
—	11 006 277	" " 81b	907 306	5 624 240	407 588	7 034 951	1 597 538	45 661 593	*417 649**	*55 459**	9
705 021	2 896 973	" " 81b	81 856*	1 653 799	8567	2 707 390	718 578	13 983 164	*751 218*	*99 737*	10
927 688	3 494 936	" " 81b	172 166	1 334 453	160 523	1 764 356	687 816	15 361 849	*462 567*	*61 414*	11
in Kol. 79a	in Kol. 79a	" " 79a	in Kol. 79a	1 321 425	—	2 180 824	660 675	17 772 504*	*732 585*	*97 261*	12
" " 79a	" " 79a	" " 79a	" " 79a	2 506 112	—	4 996 007	1 204 014	32 967 319*	*725 673*	*96 345*	13
1 553 396	8 571 455	" " 81b	12 341	4 528 254	235 299	4 602 965	1 681 975	38 446 975	*547 444*	*72 683*	14
—	1 525 825	in Kol. 81b	45 996	894 894	36 091	1 198 328	1 153 242	7 809 400	*683 237*	*90 711*	15a
—	662 516	9811	16 442	452 861	552 662*	635 018	733 867	3 698 176	*660 271*	*87 662*	- b
2 186 715	6 746 802	in Kol. 82	in Kol. 82	2 469 418	1 262 695	5 243 064	3 775 389	34 969 873	*726 269*	*96 432*	16
—	in Kol. 79a	" " 79a	" " 79a	216 734	—	219 529	196 338	2 708 423	*600 537*	*79 730*	17a
—	" " 79a	" " 79a	" " 79a	324 318	—	248 391	104 207	3 629 423	*1 022 370*	*135 739*	- b
—	5 523 851	" " 81b	115 853	1 756 517	263 246	4 568 856	1 223 014	17 525 066*	*495 758**	*65 820*	18a
—	2 671 040	16 009	49 708	1 631 914	188 680	1 407 035	3 052 663	12 155 029*	*436 603*	*57 966*	- b
—	2 242 700	in Kol. 81b	79 978	635 182	115 470	1 459 736	800 450	6 582 393	*290 870*	*38 618*	19
1 551 604	2 346 113		115 719*	624 064*	348 467	1 297 747	1 832 187	16 831 459	*1 050 652*	*139 493*	20
689 120	1 896 123		35 119	694 481	115 342	1 531 233	1 162 902	8 524 076	*398 694*	*52 935*	21
—	—	in Kol. 81b	23 568	—	11 047	734 154	—	5 550 000	*639 475*	*84 901*	22
—	539 613	" " 79a	in Kol. 79a	134 262	—	696 027	133 812	2 478 099	*484 951*	*64 385*	23
—	1 085 670	" " 80	5364	1 117 827	—	736 146	368 977*	5 008 767	*267 848*	*35 561*	24
—	567 600	2339	2027	242 862	43 892	433 400	50 089	2 289 875	*689 721*	*91 572*	25
51 999	5 560 248	—	61 725	2 237 911	—	3 989 480	3 879 193*	24 857 143*	*405 499*	*53 836*	26
—	5 439 710	65 272	26 879	1 480 034	455 453	1 610 020	1 335 676	15 500 000	*327 004*	*43 415*	27
—	3 816 286	in Kol. 81b	108 457	1 858 286	—	1 581 084	1 144 890	13 893 780	*369 810*	*49 098*	28a
—	414 052	—	—	616 246	--	—	268 874	2 298 000	*1 099 522*	*145 979*	- b
—	3 841 815	27 402	33 997	1 455 083	111 226	2 455 958	2 348 967	14 570 987	*745 815*	*99 019*	29
8300	2 972 671	8792	28 500	1 287 656	123 704	1 446 093	718 804	9 093 701*	*404 344*	*53 684*	30a
—	2 459 502	15 188	36 783	1 226 903	85 006	1 316 047	1 431 169	9 268 867	*406 529*	*53 973*	- b
—	3 119 850	in Kol. 81b	238 203*	1 278 436	308 668	1 559 284	933 903	9 748 025	*319 922*	*42 475*	- c
—	3 179 288	9808	5640	1 629 732	294 064	1 540 773	4 546 666	16 000 000*	*620 877*	*82 431*	31
—	2 117 265	in Kol. 81b	91 799	1 049 430	529 314	2 050 242	639 582	9 181 681	*401 034*	*53 244*	32

Digitized by Google

II. Privatbahnen. (Forts.)		76	77	78	79					
					II. Anlage=					
					Verwendet sind für:					
					Bahnkörper					
		Im Ganzen sind concessionirt.	Vorarbeiten.	Grunderwerb.	a. Erdarbeiten.	b. Böschungen und Futtermauern.	c. Einfriedigungen.	d. Wege-Uebergänge.	e. Kleine Brücken (bis 30 Fuß Spannweite) und Durchlässe.	f. Große Brücken und Viadukte.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
33	Brünn-Rossitzer	1 761 000	—*	—	—	—	—	—	—	—
34	Buschtiehrader a. Kralup-Kladno	1 848 000	44 394	99 636	346 115	in Kolonne 79a enthalt.	—	—	—	—
	Buschtiehrader b. Prag-Wejhybka		—	68 910	78 268					—
	Buschtiehrader c. Pferde-Bahn									
35	Frankfurt-Hanauer	2 571 429	12 483	593 250	631 114					in Kol. 79a
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	24 000 000	327 771	1 036 018	9 621 518		in Kolonne 79a enthalt.	in Kolonne 79a enthalt.	in Kolonne 79a enthalt.	" " 79a
37	Glückstadt-Elmshorner	1 071 750	9444	212 254	196 432	in Kol. 80	in Kol. 80	in Kol. 80	in Kol. 80	—
38	Graz-Köflacher	2 933 333*	—	115 869	254 801	28 147	3756	19 981	48 968	77 022
39	Hessische Ludwigs-E.	10 857 143	203 447	1 689 656	1 378 335	195 743	61 214	38 156	204 611	1 290 040
40	Homburger	1 600 000	28 571	289 170	438 948	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	54 351 984	176 089	2 530 288	10 280 803	" " 79a	" " 79a	" " 79a	" " 79a	" " 79a
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	—*	851 059*	2 801 342	12 834 702	262 004	" " 79a	" " 79a	832 543	6 258 644
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn		—*	—	—	—	—	—	—	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	62 274 500	1 400 181	4 567 223	7 309 989		142 993	378 811	in Kol. 79f	8 207 082
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb	11 600 000	205 648	912 162	4 430 757	in Kol. 79a enth.	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a
45	Leipzig-Dresdener	9 000 000	in Kol. 85*	in Kol. 79a	6 397 529*					" " 79a
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	124 000	—	19 901	15 908					—
47	Lübeck-Büchener	2 558 000	22 613	239 650	411 965	103 389	21 916	11 521	84 652	—
48	Lüttich-Mastrichter	2 933 333	in Kol. 79a*	in Kol. 79a	2 111 910	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz	9 200 000	" " 80	" " 80	in Kol. 80	" " 80	" " 80	" " 80	" " 80	" " 80
50	a. Magdeburg-Halberstädter	4 900 000	—	444 188	340 113	9641	2467	63 929	132 536	" " 79c
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	6 500 000	91 858*	375 446	474 709	in Kol. 79a	43 305	in Kol. 79c	in Kol. 79f	1 855 560
	c. Cöthen-Bernburger	650 000	—*	—	—	—	—	—	—	—
51	Mecklenburgische	6 298 000	37 722	415 224	1 269 896	47 860	12 504	14 968	406 113	155 603
52	Mohacs-Fünfkirchener	4 536 118*	207 605	147 035	950 849	6944	23 206	5324	355 310	82 428
53	Neisse-Brieger	1 200 000	7181	122 559	201 862	in Kol. 79a	in Kol. 82	27 297	50 783	—
54	Niederländische Rhein-E.	18 857 143	in Kol. 79a	2 149 425*	7 828 856	" " 79a	" " 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a
55	Niederschlesische Zweigbahn	2 500 000	9166	147 656	198 646	66	639	8192	106 548	205 978
56	a. Oesterreichische nördliche	106 666 666	—*	—	—	—	—	—	—	—
	b. Oesterreich. südöstliche		—*	—	—	—	—	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer		—*	—	—	—	—	—	—	—
57	Oppeln-Tarnowitzer	2 500 000	58 562	117 429	158 577	20 479	31	26 123	49 004	110 541
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	11 295 543	120 688	1 173 996	1 508 649		3240	37 252	438 540	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	3 371 428	46 348	525 620	396 088	in Kol. 79a	1078	27 842	170 590	in Kol. 79c
59	Rheinische	43 550 000	1 299 930	5 242 895	4 022 943	in Kol. 79a	150 178	340 693	597 933	2 725 812
60	a. Südbahn, Oesterreichische	100 000 000*	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Nordtiroler									
	c. Venetianische u. Südtirol.									
61	Süd-Norddeutsche	14 000 000	122 500	732 674	2 520 995	349 841	17 367	105 217	in Kol. 79f	2 418 375
62	Taunus-Bahn	2 342 857	5495	373 462	1 248 294	in Kol. 79a	in Kol. 79c	in Kol. 79a	" " 79a	in Kol. 79a
63	Theiß-Bahn	37 800 000	6 210 845*	544 150	2 034 563	15	" " 79d	260 070	" " 79f	949 175
64	a. Thüringische	20 900 000	60 400	2 267 699	3 220 076	266 834	11 029	667 467	410 914	2 219 251
	b. Werra-E.	8 256 900	39 107	705 617	1 853 305	71 505	4254	368 930	250 890	241 346
65	a. Warschau-Wiener	11 200 000*	10 130	37 410	294 742	in Kol. 79a	7910	9475	182 735	—
	b. Warschau-Bromberger	5 886 000	—*	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

	80	81		82	83	84	85	86	87		
Kapital.											
	Verwendet sind für:										
	Tunnels.	Oberbau (Schienen, Schwellen, Drehscheiben u. s. w.).	Signal-Vorrichtungen a. optische.	Signal-Vorrichtungen b. electro-magnetische	Bahnhöfe und Wärter-häuser.	Sonstige Anlagen: (z. B. fortifikatorische, Hebevorrichtungen, schiefe Ebenen, Einrichtung der Werkstätten rc.)	Betriebs-mittel.	Insgemein (Verwaltungs-kosten, Zinsen während der Bauzeit, Cours-verlust u. s. w.)	Summe des verwendeten Anlage-Kapitals.	Das Anlage-Kapital beträgt pro Meile	pro Kilometer Bahnlänge.	
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
	—	—	—	—	—	—	—	—	1 778 537	474 276	62 968	33
	—	507 470	in Kol. 82	in Kol. 82	150 142	21 227	299 903	51 829	1 520 716	443 357	58 863	34a
	—	240 043	" " 82	" " 82	61 027	2146	110 459	10 583	432 381	132 632	17 609	- b
									139 055	33 108	4396	- c
	—	in Kol. 79a	" " 79a	" " 79a	384 423	—	357 534	261 593	2 240 397	680 971	90 410	35
	—	6 913 016	" " 82	" " 82	3 242 417	298 751	4 509 323	963 261	26 912 075	574 921	76 337	36
	—	235 757	" " 80	" " 80	167 781	—	73 500	107 067	1 002 235	222 719	29 570	37
	53 326	598 907	1989	3333	205 491	21 247	181 479	264 604	1 878 911	353 844	46 979	38
	—	2 105 784	—	30 682	1 229 353	205 793	1 563 483	596 328	10 882 625	446 179	59 235	39
	—	320 958	—	5678	150 263	45 696	149 385	161 617	1 590 286	659 870	87 619	40
	in Kol. 79a	16 398 106	in Kol. 80	in Kol. 80	7 670 386	—	12 047 520	3 224 451	32 327 643	647 860	86 014	41
	500 500	9 763 346	15 542	117 928	7 223 708	—	5 364 563	5 697 159	32 523 040	913 921	121 338	42a
	—	—	—	—	—	—	—	—	3 005 933*	173 053	22 976	- b
	1 272 417	10 728 323	in Kol. 81b	183 067	4 915 110	1 442 853	10 748 666	10 739 386	62 036 101*	873 662*	115 993	43
	in Kol. 79a	2 282 169	" " 82	in Kol. 82	791 639	—	992 841	1 777 948	11 393 164	593 394	78 783	44
	" " 79a	in Kol. 79a	" " 79a	" " 79a	1 004 595	in Kol. 82	1 426 064	299 948	9 128 136	552 216	73 316	45
	—	30 492	—	—	11 836	—	45 863	—	124 000	124 000*	20 564	46
	—	504 033	in Kol. 81b	23 844	358 606	127 199	297 929	350 683	2 558 000	406 032	53 909	47
	—	in Kol. 79a	" " 79a	2179	in Kol. 79a	in Kol. 79a	218 402	in Kol. 79a	2 332 491	604 272	80 240	48
	—	5 161 563	" " 80	26 891	1 247 602	37 904	2 414 325	—	8 888 285	498 781	66 222	49
	—	1 321 273	" " 81b	42 761	635 407	33 059	1 473 278	244 647	4 743 299	405 757	53 871	50a
	—	1 390 679	" " 81b	39 649*	396 867	138 651	628 162	829 950	6 264 836	438 109	58 164	- b
	—	—	—	—	—	—	—	—	650 000*	236 364*	31 381	- c
	—	1 425 466	in Kol. 81b	96 732	574 803	—	725 193	1 115 916	6 298 000	326 829	43 393	51
	—	1 407 789	3822	7946	341 912	6928	546 424	442 506	4 536 118	561 401	74 533	52
	—	326 839	1492	7113	89 909	27 873	214 405	122 687	1 200 000	205 761	27 320	53
	—	2 530 449	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	2 379 495	421 754	15 309 979	705 529	93 671	54
	—	765 398	8870	5071	244 252	—	442 025	353 532	2 496 039	262 740	34 883	55
	—	—	—	—	—	—	7 240 134	—	38 936 502	610 194	81 014	56a
	—	—	—	—	—	—	9 853 813	—	39 301 037	426 490	56 621	- b
	—	—	—	—	—	—	2 011 116	—	9 947 842	475 291	63 103	- c
	—	1 056 590	19 641*	14 734	163 915	33 290	416 282	232 118	2 477 316*	244 794	32 501	57
	397 648	1 643 910	449	14 716	916 755	99 144	2 034 249	2 033 168	10 422 404	495 126	65 737	58a
	—	757 812	—	6986	256 112	106 996	600 100	389 265	3 284 837	392 923	52 167	- b
	2 070 186	7 544 985	in Kol. 81b	308 351	3 092 003	1 796 109	4 308 183	3 516 937	37 017 138	693 594	92 087	59
	—	—	—	—	—	—	—	—	—*	—*	—	60
	608 387	3 270 260	11 659	20 733	1 003 911	194 521	1 776 297	839 113	13 991 850	534 448	70 957	61
	—	in Kol. 79a	—	7368	438 288	248 013	647 058	101 189	3 069 167*	456 721	60 637	62
	—	9 980 438	40 038	57 541	2 922 722	—	4 083 481	1 012 633	28 095 671	363 415	48 249	63
	198 946	4 974 057	7243	79 665	1 534 186	142 013	2 400 089	2 440 131	20 900 000	560 923	74 472	64a
	157 526	2 021 312	3072	30 025	756 240	—	807 718	946 053	8 256 900	414 503	55 032	- b
	—	2 740 350	in Kol. 81b	15 445	586 783	68 964	1 770 457	324 184	6 018 615	130 358	17 307	65a
	—	—	—	—	—	—	—	—	5 933 726	317 312	42 128	- b

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	88			89		90	
		(Forts.) II. Anlage-Kapital.						
		Von dem Gesammt Anlage-Kapitale (Kol. 76) bestehen			Von den Stamm-Actien sind vom Staate garantirt		Außer dem in Kol. 86 aufgeführten Anlage-Kapitale sind zur Erweiterung und Verbesserung der Bahn-Anlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel aus den Betriebs-Ueberschüssen verwendet:	
		a. in Stamm-Actien.	b. in Prioritäts-Stamm-Actien.	c. in Prioritäts-Obligationen.			a. in den früheren Jahren bis Ende 1863.	b. im Betriebs-Jahre 1864.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	mit Proc.	Thlr.	Thlr.
1	Badische	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—	—	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	—	—	—	—	—	2 575 370	216 624
4	Hannoversche	—	—	—	—	—	955 012	135 592
5	Main-Neckar	—	—	—	—	—	520 562	150 683
6	Main-Weser	—	—	—	—	—	747 429*	120 933*
7	Nassauische	—	—	—	—	—	—	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	10 000 000	4 175 000*	6 800 000	10 000 000	4	3 999 475*	420 138*
9	„ Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—
10	„ Saarbrücker (u. Trier)	—	—	—	—	—	—	—
11	„ Westfälische	—	—	—	—	—	585 167	209 172
12	Sächsische östliche	—	—	—	—	—	—	97 647
13	Sächsische westliche	—	—	—	—	—	—	18 970
14	Württembergische	—	—	—	—	—	1 648 688	32 399
	II. Privatbahnen							
	a) unter Staatsverwaltg.							
15	Aach.-Düss. } a. Aach.-Düssel	4 000 000	—	3 950 000	4 000 000	3½	272 267	—
	Ruhrorter } b. Ruhrort-Crf.	1 500 000	—	2 012 000	1 500 000	3½	97 571	—
16	Bergisch-Märkische	13 000 000	—	35 420 000	—*	—*	283 154	—
17	a. Löbau-Zittauer	2 000 000	500 000	—	—	—	—	56 003
	b. Zittau-Reichenberger	3 750 000	—	—	3 750 000	4	—	—
18	a. Oberschlesische	12 606 200	—	9 146 900	2 400 000	3½	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	12 250 000	—	—	—	—
19	Stargard-Posener	5 000 000	—	2 300 000	5 000 000	3½	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	9 000 000	—	9 000 000	8 250 000*	4½	—	19 161
21	Wilhelms-Bahn	2 400 000	2 966 750	3 133 250	—	—	199 992	—
	b) in Privatverwaltung.							
22	Aachen-Mastrichter	2 750 000	—	2 800 000	—	—	—	—
23	Alberts-Bahn	900 000	—	1 500 000	—	—	140 337*	—
24	Altona-Kieler	3 075 000*	—	220 000	—	—	492 721*	104 545*
25	Aussig-Teplitzer	1 400 000	—	800 000	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	34 285 714	—	—	34 285 714	4½	—	—
27	Berlin-Anhaltische	8 500 000	—	7 000 000	—	—	313 853	9086
28	a. Berlin-Hamburger	8 000 000	—	6 000 000	—	—	2 158 214*	353 382
	b. Hamburg-Bergedorfer	1 548 000	—	750 000	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	5 000 000	—	9 866 400	—	—	30 422	—
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn	7 401 000	—	800 000	—	—	721 310	251 197
	b. Hinterpommer.	—	—	11 500 000	—*	3½*	—	—
	c. Vorpommersche	—	—	10 007 200*	—*	4½*	—	—
31	Böhmische Westbahn	8 000 000	—	8 000 000	16 000 000*	5,2	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	5 100 000	—	4 000 000	—	—	—	—

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	88 (Forts.) II. Anlage-Kapital. Von dem Gesammt-Anlage-Kapitale (Kol. 76) bestehen a. in Stamm-Actien. Thlr.	b. in Prioritäts-Stamm-Actien. Thlr.	c. in Prioritäts-Obligationen. Thlr.	89 Von den Stamm-Actien sind vom Staate garantirt Thlr.	mit Proc.	90 Außer dem in Kol. 86 aufgeführten Anlage-Kapitale sind zur Erweiterung und Verbesserung der Bahn-Anlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel aus den Betriebs-Ueberschüssen verwendet: a. in den früheren Jahren bis Ende 1863. Thlr.	b. im Betriebs-Jahre 1864. Thlr.
33	Brünn-Rossitzer	89 600	1 372 000	300 000	—	—	—	—
34	Buschtěhrader (a. Kralup-Kladno, b. Prag-Weßhybka, c. Pferde-Bahn)	1 848 000	—	—	—	—	—	—
35	Frankfurt-Hanauer	1 714 285	—	857 144	—	—	—	—
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	14 000 000	—	10 000 000*	14 000 000	5,2	—	—
37	Glückstadt-Elmshorner	450 000	408 000	213 750	—	—	10 367	—
38	Graz-Köflacher	2 133 333*	—	800 000	—	—	—	—
39	Hessische Ludwigs-E.	6 857 143	—	4 000 000	—	—	—	—
40	Homburger	914 286	—	685 714	—	—	1595	2636
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	39 116 985	—	15 235 000	—	—	—	—
42	Kaiserin Elisabeth (a. Lokom.-Bahn, b. Pferde-Bahn)	21 000 000	—	33 268 167	—*	5,2	—	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	13 000 000	—	49 274 500	13 000 000	3,5	1 805 600	259 079
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	8 000 000	—	3 600 000	—	—	206 806	29 951
45	Leipzig-Dresdener	5 000 000	—	4 000 000*	—	—	1 472 530	37 396
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	101 143	—	—*	—	—	107 846	18 880
47	Lübeck-Büchener	2 558 000	—	—	—	—	109 616	29 522
48	Lüttich-Mastrichter	1 333 333	—	1 600 000	—	—	—	—
49	Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	3 500 000	—	5 700 000	—	—	471 054	—
50	a. Magdeburg-Halberstädter	1 700 000	—	3 200 000	—	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	4 500 000	—	2 000 000	—	—	—	—
	c. Cöthen-Bernburger	500 000	—	150 000	—	—	—	—
51	Mecklenburgische	4 350 000	—	1 948 000*	—	—	198 641	29 661
52	Mohacs-Fünfkirchener	—*	—	—	—	—	—	—
53	Neisse-Brieger	1 100 000	—	100 000	—	—	218 294	27 507
54	Niederländische Rhein-E.	13 714 286	—	5 142 857	5 142 857*	4,5	—	—
55	Niederschlesische Zweigbahn	1 412 200	87 800	1 000 000	—	—	3812	—
56	a. Oesterreich. nördliche, b. Oesterreich. südöstliche, c. Wien-Neu-Szönyer (53 333 333)	53 333 333	—	53 333 333	53 900 000	5,2	—	—
57	Oppeln-Tarnowitzer	2 500 000	—	—	—	—	—	—
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	6 662 286	—	4 633 257	6 662 286	4	106 588	59 771
	b Pfälzische Maximiliansb.	3 371 428	—	—	3 371 428	4,5	—	—
59	Rheinische	19 057 500	2 042 500	22 450 000	—*	—*	700 258	—
60	a Südbahn, Oesterreichische, b Nordtiroler, c. Venetianische u. Südtirol.	100 000 000	—	106 940 919*	—*	5,2	—	—
61	Süd-Norddeutsche	10 500 000	2 100 000*	1 400 000	12 600 000*	5,2	—	—
62	Taunus-Bahn	1 714 286	—	628 571*	—	—	320 019	29 016
63	Theiß-Bahn	16 800 000	—	21 000 000*	37 800 000*	5,2	—	—
64	a. Thüringische	9 000 000	—	11 900 000	—	—	283 824*	148 817
	b. Werra-E.	5 006 900	—	3 250 000	8 000 000*	4	—	—
65	a. Warschau-Wiener	10 000 000	—	1 200 000	—	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger	5 886 000	—	—	5 886 000	4,5	—	—

Digitized by Google

Abſchnitt C.

Transportmittel.

Digitized by Google

I. Bestand der

I. Staatsbahnen.	91					92		93				94	95												
	Lokomotiven							Davon sind				Tender.	Firma der												
	a. 4achsige rädrige.	b. 6achsige rädrige.	c. 8achsige rädrige.	d. Tender-Lokomotiven.	e. zusammen.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer	a. gekuppelt.	b. mit Expansion versehen.	c. ohne Expansion versehen.	d. mit Kondensation versehen.		A. Berlin in Berlin.	B. Stettin in Stettin bei Berlin.	Nieder-Schlesisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft in Berlin.	Direktion der Nieder-Schlesisch-Märkischen Eisenbahn in Görlitz.	D. Direktion in Posen.	Eisenbahn-Gesellschaft in Posen.	F. Direktion in Bromberg.	Eisenbahn-Gesellschaft in Bromberg.	H. Direktion in Elbing.	Ostbahn-Gesellschaft in Elbing.	K. Direktion in Königsberg.	Ostpreußische Südbahn-Gesellschaft in Königsberg.	M. Direktion in Danzig.	Ges. in Berlin und Danzig.	O. Direktion in Halberstadt.	Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft in Halberstadt.
	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1 Badische	—	118	33	4	155	2,08	0,28	45	155	—	—	151	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	37	89	.
2 Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—	290	—	—	290	1,48	0,22	217	223	67	109	290	.	247	.	.	.	.	.	14	.	.	21	.	.
3 Braunschweigische	1	59	—	2	62	2,20	0,30	41	62	—	—	60	.	.	.	.	49	.	.	.	.	.	.	.	.
4 Hannoversche	—	197	—	18	215	1,79	0,24	159	215	—	215	180	12	.	.	.	141	6	.	.	.	.	6	.	.
5 Main-Neckar	—	30	—	—	30	2,23*	0,31	8	30	—	—	29	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10	4	.
6 Main-Weser	—	51	—	—	51	1,92	0,25	51	51	—	29	41	.	.	.	5	.	6	.	.	.	.	21	.	.
7 Nassauische	—	31	—	2	36	1,44	0,19	26	36	—	—	32	.	.	.	30	.	.	.	.	.	.	4	.	.
8 Preuß. Niederschles.-Märk.	—	174	—	—	174	3,27	0,43	91*	167	7	46	174	121	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.
9 " Ostbahn	—	155	—	—	155	1,42	0,19	72	155	—	82	154	105	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.
10 " Saarbrücker (u. Trier)	—	48	—	3	51	2,63	0,35	43	51	—	17	48	26	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	22
11 " Westfälische	—	51	—	—	51	1,79	0,24	41	41	10	—	51	40	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
12 Sächsische östliche	—	53	—	—	53*	2,06	0,27	53	53	—	6	48	.	.	.	.	.	.	1	36	.	.	.	.	.
13 Sächsische westliche	—	84	—	21*	105*	2,16	0,29	105	105	—	—	73*	13	.	.	.	.	.	.	81	.	.	2	.	.
14 Württembergische	—	—	129	—	129	1,87	0,25	129	129	—	129	129	.	3	.	106	.	.	.	.	.	.	.	3	.
II. Privatbahnen																									
a) unter Staatsverwaltg.																									
15 Aach.-Düss. Ruhrorter { a. Aach.-Düsseld. / b. Ruhrort-Crf.	—	33	—	—	33	1,94	0,26	20	33	—	10	33	19	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	7	.
16 Bergisch-Märkische	—	106	6	10	122	2,32	0,34	112	120	2	2	102	93	.	.	.	.	.	13	.	.	.	.	5	.
17 a Löbau-Zittauer	—	6	—	—	6	1,33	0,18	6	6	—	—	5	.	.	.	.	.	.	4	2	.	.	.	.	.
b Zittau-Reichenberger	—	5	—	—	5	1,41	0,19	5	5	—	—	5	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.
18 a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	—	118	—	8	126	2,04	0,27	107	126	—	100	118	108	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
19 Stargard-Posener	—	31	—	—	31	1,33	0,18	15	31	—	19	31	31	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
20 Rhein-Nahe-E.	—	27	—	—	27	1,68	0,22	24	1	26	23	27	27	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
21 Wilhelms Bahn	—	23	—	—	23	0,98	0,13	18	14	9	—	23	18	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
b) in Privatverwaltung.																									
22 Aachen-Mastrichter	—	17	—	—	17	1,37	0,18	13	17	—	5	17	7	.	.	.	.	.	10	.	.	.	.	.	.
23 Albers-Bahn	—	5	—	4	9	1,26	0,333	9	9	—	—	5	.	.	.	.	.	.	.	8	.	.	.	.	.
24 Altona-Kieler	—	22	—	—	22	1,14	0,16	10	22	—	22	17	.	.	.	.	7	4	.	.	.	.	.	.	.
25 Aussig-Teplitzer	—	6	—	—	6	1,31	0,24	6	6	—	—	6	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.
26 Bayerische Ostbahnen	—	90	—	—	90	1,15	0,15	60	90	—	—	90	.	90	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
27 Berlin-Anhaltische	—	63	—	—	63	1,20	0,17	20	57	6	—	63	55	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
28 a Berlin-Hamburger / b. Hamburg Bergedorfer	5	78	—	—	83	2,08	0,28	15	83	—	57	83	77	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
29 Berlin-Potsdam-Magdeburg	—	56	—	—	56	2,37	0,38	26	26	30	—	56	18	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
30 Berlin-Stettiner { a. Stammbahn / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	—	46	—	2	48	2,13	0,28	11	18	—	30	16	36	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	—	28	—	—	28	1,23	0,18	13	28	—	28	28	19	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	—	30	—	—	30	0,88	0,13	21	30	—	21	30	18	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
31 Böhmische Westbahn	—	27	—	—	27	1,11	0,13	27	27	—	—	27	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	23	.	.
32 Breslau Schweidnitz Freib.	—	36	—	—	36	1,33	0,20	36	36	—	—	36	30	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
zu übertragen	6	2197	168	71	2115	.	.	.	.	.	.	.	905	344	.	141	.	206	47	146	.	24	116	.	.

Digitized by Google

Transportmittel.

Fabriken, welche die Lokomotiven geliefert haben.

13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56
Elsässische in Mauzelle.	S. Stehbert in Berlin.	Cherry u. Cary i. Manchester	Sonder u. Sohn in Eßlingen.	Maten-Gesellschaft „Vulkan“ in Stettin.	Mr. Norris in Philadelphia.	J. Meyer in Mülheim a. Rhein.	Kessler in Karlsruhe (in Aktien).	Perrot u. Schalen i. Passy	M. und W. Coulborn in Newcastle.	Werkstätte der Maschinenbau-Gesellschaft Grafenstaden in Elsaß.	Meyer, Peacock und Comp. in Manchester.	Schneider in Creusot.	Hall in Dreadon in Penn.	Uniongießerei, Königsberg.	Wöhler in Aachen.	Werkstätte f. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft.	Sandike-Werke, Pamela Hartford, Connecticut in Amerika.	Maschinen-Bauanstalt in Hannover.	Werkstätte der Lauenburg-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.	Werkstätte der Actien Gesellschaft für Eisenbahn-Bau in Berlin.	Kessler in Karlsruhe.	Aitken, Thomson u. Comp. in Newcastle.	Breslau in Liverpool.	Bremer Gesellschaft in Bremen.	M. Meyer u. Comp. in Mülhausen i. Elsaß.	Hanomag in Hannover.	Werkstätte der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn-Gesellschaft.	Vermaat in Utrecht.	Jacobi, Haniel u. Huyssen in Oberhausen.	Werkstätte der Taunus-Eisenbahn bei Braubach.	Egells in Berlin.	Werkstätte der Magdeburg-Wittenberger Eisenbahn-Gesellschaft.	Schichau in Elbing.	Werkstätte der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft.	Schau u. Post in Manchester.	Kessler in Karlsruhe.	Werkstätte der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft.	Werkstätte der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft.	Gebrüder Sulzer in Winterthur.	Neuste in Pendlebury.	Portsmouth und Pool in Portsmouth.	Werkstätte der Berlin-Anhalter Eisenbahn-Gesellschaft.	Schlesische Werke in Breslau.	Werkstätte der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft.	Werkstätte der Magdeburg-Wittenberger Eisenbahn-Gesellschaft.	Diverse Privatfirmen	
9	.	3	.	.	4	9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1
.	.	.	.	.	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2
5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	3
.	19	13	10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4
.	.	8	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	5
.	.	.	19	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6
.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	7
15	15	2	.	.	7	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8
1	33	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9
.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10
.	5	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	11
14	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	12
6	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	13
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	17	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	14
.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	15
2	2	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	16
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	17a
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
.	.	.	16	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	18
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	19
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	20
.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	21
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	22
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	23
.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	24
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	25
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	26
7	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	27
2	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	28
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	29
.	.	2	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	30a
.	.	.	.	9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
.	.	.	.	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- c
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	31
1	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	32
65	94	33	43	47	11	17	.	.	8	17	.	.	9	8	8	.	.	.	.	.	6	5	5	4	3	.	1	2	1	.	2	.	2	.	1	1	.	1	1	1	.	1	

Digitized by Google

II. Privatbahnen. (Forts.)	91					92		93				94	95 I. Bestand der Firma der																		
	Lokomotiven					Davon sind						Tender.																			
	a. 4- rädrige.	b. 6- rädrige.	c. 8- rädrige.	d. Tender-Lokomotiven.	e. zusammen.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer	a. gekuppelt.	b. mit Expansion versehen.	c. ohne	d. mit Kondensation																			
	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
übertragen	6	2197	168	74	2445	—	—	—	—	—	—	—	908	344	.	141	.	206	47	146	.	24	116	10	.	.	.	.	.	.	.
33 Brünn-Rossitzer	—	5	—	—	5	1,23	0,177	5	5	—	—	5	.	.	.	.	.	.	.	.	4	1	.	.	.	.	.	.	.	.
34 Buschtěhrader { a. Kralup-Kladno; b. Prag-Weßyhrad; c. Pferde-Bahn }	—	3	—	5	8	1,13	0,15	8	8	—	—	3	.	.	.	.	.	.	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
35 Frankfurt-Hanauer	—	11	—	—	11	2,05	0,26	3	11	—	—	11	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	6	.	.	.	.	.	.	.
36 Galizische Carl-Ludwig-B.	—	67	—	—	67	1,43	0,19	67	67	—	—	67	3	.	.	.	18	.	.	.	46	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
37 Glückstadt-Elmshorner	—	3	—	—	3	0,67	0,09	3	3	—	3	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
38 Graz-Köflacher	—	2	5	—	7	1,33	0,19	7	—	7	—	7	.	.	.	.	.	.	.	7	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
39 Hessische Ludwigs-E.	—	50	—	2*	52	2,13	0,29	19	52	—	—	50	.	.	.	50	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
40 Homburger	—	4	—	—	4	1,66	0,22	4	4	—	—	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
41 Kaiser Ferdinands Nordb.	—	202	21	—	223	2,77	0,37	186	205	18	—	223	12	29	110	.	6	.	25	.	27	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
42 Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn; b. Pferde-Bahn }	—	86	—	14*	100*	1,76	0,23	100	100	—	14	80	.	.	.	44	.	.	.	36	14	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
43 Köln-Mindener (u. Gießener)	2	214	—	28	244	3,34	0,47	168	243	1	—	216	203	.	.	.	.	.	12	12	.	.	12	.	.	.	.	.	.	.	.
44 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	30	6	—	36	1,82	0,24	36	36	—	34	29	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10	.	.	.	.	.	.	.	.
45 Leipzig-Dresdener	—	45	—	—	45	2,73	0,36	18	45	—	45	45	37	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
46 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	3	—	—	3	3,73	0,50	—	3	—	—	3	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
47 Lübeck-Büchener	—	7	—	—	7	1,11	0,15	3	7	—	3	7	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
48 Lüttich-Mastrichter	—	5	—	—	5	1,39	0,17	5	5	—	—	5	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
49 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz	—	52	—	—	52	2,69	0,36	36	46	6	7	52	36	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
50 a. Magdeburg-Halberstädter	—	39	—	—	39	3,34	0,44	—	28	11	—	39	30	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	21	—	4	25	1,75	0,23	17	22	3	7	21	21	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
c. Cöthen-Bernburger	—	6	—	—	6	1,50	0,20	—	—	—	—	6	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
51 Mecklenburgische	—	25	—	—	25	1,30	0,17	6	25	—	—	25	23	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
52 Mohacs-Fünfkirchener	—	2	6	—	8	0,99	0,13	8	8	—	—	8	.	.	.	.	2	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
53 Neisse-Brieger	—	7	—	—	7	1,13	0,15	4	7	—	2	7	7	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
54 Niederländische Rhein-E.	—	43	—	—	43	1,85	0,24	37	43	—	6	43	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
55 Niederschlesische Zweigbahn	—	10	—	—	10	1,02	0,14	10	10	—	—	11	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
56 a. Oesterreichische nördliche	—	42	70	28	140	2,25	0,30	105	136	4	—	106	.	6	27	14	22	.	47	.	15	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
b. Oesterreich südöstliche	—	119	9	49	177	1,93	0,26	156	177	—	—	125	.	22	36	.	60	.	14	.	37	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.
c. Wien-Neu-Szönyer	—	8	11	4	23	1,10	0,15	23	23	—	—	19	.	.	8	.	.	.	.	.	15	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
57 Oppeln-Tarnowitzer	—	8	—	—	8	0,73	0,10	8	4	4	—	8	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
58 a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	45	—	—	45	2,23	0,29	26	45	—	—	44	.	26	.	6	.	.	.	.	.	.	9	.	.	.	.	.	.	.	.
b. Pfälzische Maximiliansb.	—	15	—	—	15	1,30	0,24	8	15	—	—	15	.	8	.	7	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
59 Rheinische	—	97	—	13	110	2,06	0,27	56	108	2	34	97	79	.	.	.	.	.	2	.	.	.	4	13	.	.	.	.	.	.	.
60 a. Südbahn, Oesterreichische	—	243	26	51	320	2,02	0,28	320	320	—	—	269	.	6	116	76	53	.	22	.	47	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
b. Nordtiroler	—	5	—	10	15	1,34	0,20	10	15	—	—	5	.	2	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
c. Venetianische u. Südtirol.	—	108	—	—	108	1,33	0,21	76	108	—	—	108	.	12	7	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
61 Süd-Norddeutsche	—	28	12	—	40	1,33	0,20	40	40	—	—	40	.	12	.	.	.	.	.	28	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
62 Taunus-Bahn	—	16	—	2	18	2,68	0,35	3	18	—	—	16	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	4	6	.	.	.	.	.	.	.
63 Theiß-Bahn	—	77	—	—	77	1,0	0,133	73	77	—	—	77	.	.	.	.	13	.	.	.	60	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
64 a. Thüringische	—	77	—	—	77*	2,07	0,27	60	77	—	3	75	62	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
b. Werra-E.	—	24	—	—	24	1,06	0,14	10	24	—	—	24	24	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
65 a. Warschau-Wiener	—	73	—	—	73	1,51	0,21	50	2	71	—	73	14	.	.	.	.	.	.	18	.	.	28	.	.	.	.	.	.	.	.
b. Warschau-Bromberger	—	18	—	—	18	0,96	0,13	—	—	18	—	18	18	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Summa	8	4142	331	284	4768	.	.	.	.	.	.	.	1493	169	364	301	226	213	193	192	158	157	147	.	.	.	.	.	.	.

Transportmittel.

Fabriken, welche die Lokomotiven geliefert haben.

| Nr. | Eisenbahn in Neuseeländ. | R. Stöckert in Berlin. | Gebr. v. Gan i. Wandsbeck. | Fernbel u. Gebr. in Aufig. | Maschin.-Gesellschaft „Vulkan“ in Stettin. | Th. Rieger in Schlotwitz. | J. Gruson in Buckau-Magdeburg. | Joh. Jac. Rieter in Winterthur (in Konstanz). | Sächsische Maschinenfabrik vorm. Richard Hartmann in Chemnitz. | M. von der Kuchen in Saarbrücken. | Werkstätte der Eisenbahn-Direktion Hannover. | Werkstätte der Eisenbahn-Direktion Elberfeld. | Schichau in Elbing. | Maschinenbauanstalt Humboldt in Kalk. | Sächsische Maschinenfabrik vorm. Richard Hartmann in Chemnitz. | Werkstätte der Eisenbahn-Direktion Berlin. | Berliner A. Berlin-Anhalt. Maschinen-Bau-Gesellschaft in Berlin. | Maschinen-Bauanstalt „Lindner“ in Berlin. | Maschinenbau-Anstalt Hagans in Erfurt. | Werkstätte der Eisenbahn-Direktion Berlin. | Werkstätte der Eisenbahn-Direktion Magdeburg. | Werkstätte der Eisenbahn-Direktion Cöln. | Werkstätte der Eisenbahn-Direktion Frankfurt a. M. | Werkstätte der Eisenbahn-Direktion Bromberg. | Werkstätte der Eisenbahn-Direktion Posen. | Werkstätte der Eisenbahn-Direktion Breslau. | Werkstätte der Eisenbahn-Direktion Halle. | Werkstätte der Eisenbahn-Direktion Erfurt. | Werkstätte der Eisenbahn-Direktion Cassel. | Werkstätte der Eisenbahn-Direktion Hannover. | Werkstätte der Eisenbahn-Direktion Elberfeld. | Werkstätte der Eisenbahn-Direktion Münster. | Werkstätte der Eisenbahn-Direktion Saarbrücken. | Werkstätte der Eisenbahn-Direktion Trier. | Werkstätte der Eisenbahn-Direktion Metz. | Werkstätte der Eisenbahn-Direktion Mainz. | Werkstätte der Eisenbahn-Direktion Ludwigshafen. | Werkstätte der Eisenbahn-Direktion Karlsruhe. | Werkstätte der Eisenbahn-Direktion Stuttgart. | Werkstätte der Eisenbahn-Direktion Augsburg. | Werkstätte der Eisenbahn-Direktion München. | Werkstätte der Eisenbahn-Direktion Nürnberg. | Werkstätte der Eisenbahn-Direktion Kreuznach. | Werkstätte der Eisenbahn-Direktion Regensburg. | Werkstätte der Eisenbahn-Direktion Ludwigshafen. | Werkstätte der Eisenbahn-Direktion Kreuznach. | Werkstätte der Eisenbahn-Direktion Regensburg. | Nr. |
|---|---|---

(Forts.) **I. Bestand der**

	I. Staatsbahnen.	Personenwagen: a. 4rädrige. Anz.	Personenwagen: b. 6rädrige. Anz.	Personenwagen: c. 8rädrige. Anz.	Personenwagen: d. zusammen. Anz.	Achsen unter denselben: a. überhaupt. Anz.	Achsen unter denselben: b. pro Meile Bahnlänge. Anz.	Achsen unter denselben: b. pro Kilometer Bahnlänge. Anz.	Die Personenwagen enthalten Plätze: a. I. Klasse.	b. II. Klasse.	c. III. Klasse.	d. IV. Klasse.	e. zusammen.	Durchschnittlich: a. pro Meile Bahnlänge. Plätze.	Durchschnittlich: a. pro Kilometer Bahnlänge. Plätze.	Durchschnittlich: b. pro Achse. Plätze.
1	Badische	490	61	—	551	1163	15,62	2,07	1584	5578	14 278	—	21 440	287,94	38,22	18,43
2	Bayerische (u. gepacht. Zwgb.)	422	456	1	879	2216	12,82	1,70	1886	9420	19 105	—	30 411	175,91	23,333	13,72
3	Braunschweigische	3	79	—	82*	243	9,00	1,19	266	876	3005	—	4147	153,54	20,38	17,07
4	Hannoversche	—	325	—	325*	975	8,14	1,08	710	3384	9598	—	13 692	114,16	15,16	14,04
5	Main-Neckar	39	61	—	100	261	20,30*	2,70	340	1150	2580	—	4070	316,48*	42,03	15,59
6	Main-Weser	5	85*	—	90*	265	9,97	1,32	282	1076	2590	—	3948	148,47	19,71	14,90
7	Nassauische	133	—	—	133	266	10,61	1,41	504	920	3080	—	4504	179,59	23,84	16,93
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	57	189	1	247	685	13,27	1,76	628	2524	5184	3864	12 200	236,34	31,38	17,81
9	" Ostbahn	—	250	—	250*	750	6,56	0,91	522	3128	6820	3072	13 542	123,97	16,43	18,06
10	" Saarbrücker (u. Trier)	81	—	—	81	162	8,41	1,12	204	528	1650	1125	3507	182,14	24,18	21,63
11	" Westfälische	6	60	—	66	192	6,74	0,89	150	576	1790	1024	3540	124,36	16,51	18,41
12	Sächsische östliche	36	88	—	124	336	13,06	1,73	339	1090	3860	—	5289	205,64	27,30	15,74
13	Sächsische westliche	121	81	—	202	485	9,98	1,33	354	1992	4860	—	7206	148,30	19,69	14,86
14	Württembergische	39	—	271	310	1162	16,45	2,34	558	4644	14 480	—	19 682	285,03	37,90	16,34
	II. Privatbahnen															
	a) unter Staatsverwaltg.															
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düsseld. / Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	18	51	—	69	189	11,10	1,47	298	672	1480	1188	3638	213,61	28,36	19,23
16	Bergisch-Märkische	52	84	—	136*	356	7,39	0,98	348	1298	3060	2772	7478	155,31	20,62	21,01
17	a. Löbau-Zittauer	4	10	—	14	38	8,43	1,12	24	128	480	—	632	140,13	18,60	16,63
	b. Zittau-Reichenberger	14	—	—	14	28	7,89	1,05	24	112	380	—	516	145,35	19,30	18,43
18	a. Oberschlesische	28	121	—	149	419	7,04*	0,93	362	1548	3935	1523	7368	123,73*	16,43	17,58
	b. Breslau-Posen-Glogauer															
19	Stargard-Posener	—	46	—	46	138	6,10	0,81	126	584	1200	600	2510	110,91	14,72	18,19
20	Rhein-Nahe-E.	40	—	—	40	80	4,99	0,66	95	264	1380	—	1739	108,35	14,41	21,74
21	Wilhelms-Bahn	1	24	—	25	74	3,13	0,42	57	195	650	300	1202	51 24	6,80	16,24
	b) in Privatverwaltung.															
22	Aachen-Mastrichter	—	24	—	24	72	5,10	0,77	114	264	860	—	1238	99,04	13,25	17,19
23	Alberts-Bahn	6*	13	—	19	51	28,18*	3,74*	32	168	500	120	820	453,04*	60,16*	16,08
24	Altona-Kieler	8	41	—	49	139	7,43	0,99	130	576	1686	—	2392	127,92	16,98	17,21
25	Aussig-Teplitzer	—	20	—	20	60	24,29*	3,25*	120	276	320	—	716	295,57*	39,29*	11,93
26	Bayerische Ostbahnen	307	—	—	307	614	7,81	1,04	564	2400	8300	—	11 264	143,31	19,03	18,34
27	Berlin-Anhaltische	45	95	—	140	375	7,63	1,01	474	1648	3840	—	5962	121,32	16,10	15,89
28	a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	—	154	—	154	462	11,65	1,55	318	1872	4940	1080	8210	207,01	27,48	17,77
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	5	114	—	119	352	18,02	2,39	411	1448	3300	600	5759	294,77	39,14	16,36
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	10	74	—	84	242	10,76	1,43	144	864	2470	920	4398	195,55	25,96	18,17
	b. Hinterpommer.	—	50	—	50	150	6,58	0,87	60	544	1680	550	2834	124,30	16,50	18,19
	c. Vorpommersche	1	92	—	93	278	9,13	1,21	108	880	2860	1125	4973	163,31	21,67	17,87
31	Böhmische Westbahn	80	—	—	80	160	6,00	0,80	114	912	2300	—	3326	125,0	16,56	20,71
32	Breslau-Schweidnitz-Freibg	23	81	1	105	293	12,79	1,69	90	776	3320	720	4906	214,28	28,45	16,74

Digitized by Google

100	101	102	103

Transportmittel.

Gepäckwagen:				Achsen unter denselben:			Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen):							Achsen unter denselben:			
a. 4-	b. 6-	c. 8-	d.	a.	b.		a.	b.	c.	d.	e.	f.	g.	a.	b.		
	rädrige.		zu- sammen.	über- haupt.	pro Meile	pro Kilometer Bahnlänge.	4rädrige		6rädrige		8rädrige		zusam- men.	über- haupt.	pro Meile	pro Kilo- meter Bahnlänge.	
							offene.	bedeckte.	offene.	be- deckte.	offene.	be- deckte.					
Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.			Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.			
107	15	—	122	259	*3,48*	*0,46*	876	841	58	238	—	—	2013	4322	*58,04*	*7,71*	1
232	—	—	232	464	*2,68*	*0,36*	1739	1497	848	684	—	—	4768	11 068	*64,02*	*8,50*	2
—	22	—	22*	66	*2,44*	*0,33*	463	391	30	—	7	49	940	2022	*74,86*	*9,94*	3
—	79	—	79*	237	*1,98*	*0,26*	2551	906	110	13	35	321	3936	8707	*72,39*	*9,64*	4
26	10	—	36	82	*6,38**	*0,85*	102	140	—	10	—	—	252	514	*39,91**	*5,31*	5
5	20	—	25*	70	*2,63*	*0,35*	262	294	—	—	—	9	565	1148	*43,17*	*5,73*	6
21	—	—	21	42	*1,67*	*0,22*	618	83	—	—	—	—	701	1402	*55,90*	*7,42*	7
22*	28	—	50	128	*2,46*	*0,33*	1599	1049	165	24	42	113	2992	6483	*125,59*	*16,67*	8
—	56	—	56	168	*1,34*	*0,20*	566	1345	125	229	—	—	2265	4884	*44,67*	*5,93*	9
22	—	—	22	44	*2,29*	*0,30*	1588	268	—	—	—	—	1856	3712	*192,79*	*25,60*	10
—	20	—	20	60	*2,11*	*0,28*	657	67	—	21	3	6	754	1547	*54,34*	*7,21*	11
L. R. 102b	L. R. 102d	—	in Kol. 102f	in Kol. 103a	in Kol. 103b		in Kol. 103b	in Kol. 103b					832	522	54	22	—	5	1435	2956	*114,93*	*15,26*	12
" 102b	—	—	" 102f	" 103a	" 103b		" 103b	" 103b					3616*	813	—	1	4	4	4438*	8893	*183,09*	*24,30*	13
6	—	38	44	164	*2,38*	*0,33*	590*	624	—	—	126	355	1695	4352	*63,12*	*8,38*	14
4	12	—	16	44	*2,38*	*0,34*	883	253	2	—	—	—	1138	2278	*133,76*	*17,76*	15
27	26	—	53*	132	*2,74*	*0,36*	3804	519	65	34	30	—	4452	9063	*188,23*	*24,99*	16
R. 102	L. R. 102	L. R. 102	in Kol. 102f	in Kol. 103a	in Kol. 103b	in Kol. 103b							50	20	—	2	—	2	74	154	*34,15*	*4,53*	17a
" 102b	—	—	" 102f	" 103a	" 103b	" 103b							80	35	—	—	—	—	115	230	*64,79*	*8,60*	- b
16	33	—	49	131	*2,30**	*0,29*	1208	794	1042	149	50	—	3243	7777	*126,29*	*16,77*	18
—	15	—	15	45	*1,99*	*0,26*	117	225	5	59	5	7	418	924	*40,83*	*5,42*	19
8	—	—	8	16	*0,99*	*0,13*	484	90	—	—	—	—	574	1148	*71,66*	*9,51*	20
—	10	—	10	30	*1,38*	*0,17*	843	130	13	3	2	2	993	2010	*85,68*	*11,38*	21
3	6	—	9	24	*1,34*	*0,26*	239	139	—	—	2	—	380	764	*61,61*	*8,14*	22
—	—	—	—	—	—	—	675	10*	—	—	—	—	685	1370	*268,10*	*35,60*	23
6	—	—	6	12	*0,64*	*0,09*	125	270	—	—	2	4	401	814	*43,52*	*5,78*	24
3	—	—	3	6	*2,48**	*0,33**	210	12	—	—	—	—	222	444	*133,73*	*17,75*	25
50	—	—	50	100	*1,37*	*0,17*	772	825	—	—	—	—	1597	3194	*40,64*	*5,37*	26
12	9	—	21	51	*1,04*	*0,14*	578	272	30	52	5	25	962	2066	*42,04*	*5,58*	27
3	23	—	26	75	*1,89*	*0,25*	164	272	85	337	17	153	1028	2818	*71,05*	*9,43*	28
—	29	—	29	87	*4,43*	*0,59*	307	61	11	210	—	2	591	1407	*72,02*	*9,56*	29
—	15	—	15	45	*2,60*	*0,27*	82	144	22	60	35	68	411	1110	*49,26*	*6,55*	30a
—	12	—	12	36	*1,58*	*0,21*	122	126	30	42	—	—	320	712	*31,22*	*4,15*	- b
4	6	—	10	26	*0,85*	*0,11*	343	216	—	—	—	—	559	1118	*36,69*	*4,87*	- c
12*	—	—	12	24	*0,90*	*0,12*	594	194	—	—	—	—	788	1576	*59,11*	*7,85*	31
11	—	2	13	30	*1,31*	*0,17*	611	179	21	3	99	2	915	2056	*89,10*	*11,92*	32

Digitized by Google

II. Privatbahnen. (Forts.)	96 Personenwagen: a. 4achsige	b. 6achsige	c. 8achsige	d. zusammen.	97 Achsen unter denselben: a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	b. pro Kilometer Bahnlänge.	98 Die Personenwagen enthalten Plätze: a. I. Klasse.	b. II. Klasse.	c. III. Klasse.	d. IV. Klasse.	e. zusammen.	99 Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge.	a. pro Kilometer Bahnlänge.	b. pro Achse.
						(Forts.) **I. Bestand der**									
	räd.	räd.	räd.		Anz.	Anz.	Anz.	Plätze.					Plätze.		
33 Brünn-Rossitzer	4	2	—	6	14	3,73	0,495	12	64	152	—	228	60,67	8,06	16,29
34 Buschtěhrader a. Kralup-Kladno	6	—	3	9	24	3,36	0,45	48	88	144	120	400	56,34	7,48	16,66
34 Buschtěhrader b. Prag-Weseliyhla															
34 Buschtěhrader c. Pferde-Bahn	9	—	—	9	18	4,29	0,57	6	24	48	72	150	35,71	4,74	8,33
35 Frankfurt-Hanauer	44	5	—	49*	103	18,86	2,50	100	420	1260	—	1780	326,0	43,28	17,24
36 Galizische Carl-Ludwig-B.	66	38	—	104	246	5,26	0,70	264	1024	3380	—	4668	99,73	13,24	18,98
37 Gilleftadt-Elmshorner	—	6	—	6	18	4,0	0,53	14	56	260	—	330	73,33	9,73	18,33
38 Graz-Köflacher	7	—	5	12	34	6,40	0,85	12	142	416	—	570	107,34	14,23	16,76
39 Hessische Ludwigs-E.	97	21	—	118	257	10,53	1,40	364	1250	3170	—	4784	196,15	26,04	18,61
40 Homburger	31	—	—	31	62	25,73	3,43	136	220	720	—	1076	446,47	59,28	17,35
41 Kaiser Ferdinands Nordb.	386	—	—	386	772	9,61	1,27	882	3576	6016	—	10474	130,37	17,31	13,57
42 Kaiserin a. Lokom.-Bahn	381	—	3	384*	774	13,39	1,80	747	2873	8726	—	12346*	216,86	28,79	15,93
42 Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	38	—	—	38	76	4,27	0,58	10	107	242	—	359	20,66	2,74	4,72
43 Köln-Mindener (u. Gießener)	51	153	—	204*	561	8,14	1,08	583	1972	4210	4900	11665	169,30	22,48	20,72
44 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	56	—	56*	168	8,48	1,13	96	544	1890	—	2530	127,65	16,96	15,06
45 Leipzig-Dresdener	77	53	—	130	313	18,93	2,51	228	1252	3558	—	5038	304,78	40,47	16,09
46 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	15	12	—	27	66	82,50	10,95	52	248	565	—	865	1081,25	143,45	13,11
47 Lübeck-Büchener	—	13	—	13	39	6,19	0,82	30	160	480	—	670	106,35	14,12	17,18
48 Lüttich-Maestrichter	23	—	—	23	46	11,92	1,58	136	200	594	—	930	240,93	31,99	20,22
49 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	69	49	—	118	285	14,72	1,95	198	970	3320	—	4488	231,82	30,78	15,73
50 a. Magdeburg-Halberstädter	2	62	—	64	190	16,98	2,16	144	744	2360	—	3248	277,84	36,89	17,09
b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	31	—	31	93	6,30	0,86	54	352	1240	—	1646	115,10	15,29	17,70
c. Cöthen-Bernburger	2	8	—	10	28	10,18*	1,35*	18	56	410	—	484	172,26*	22,88*	17,29
51 Mecklenburgische	—	31	9	40	129	6,69	0,89	102	536	1310	—	1948	101,09	13,42	15,10
52 Mohacs-Fünfkirchener	10	—	—	10	20	2,47	0,33	18	112	184	—	314	38,86	5,16	15,70
53 Neisse-Brieger	—	12	—	12	36	5,43	0,72	18	120	264	225	627	101,46	13,47	17,42
54 Niederländische Rhein-E.	164	—	—	164*	328	14,11	1,87	1230	2106	3702	—	7038	302,84	40,21	21,45
55 Niederschlesische Zweigbahn	2	10	13	25	86	9,05	1,20	94	416	550	296	1356	142,14	18,98	15,77
56 a Oesterreichische nördliche	144	—	72	216	576	9,35	1,23	978	2854	5246	—	9078	145,69	19,33	15,76
b. Oesterreich. südöstliche	175	1	85	261	693	7,53	1,0	1006	4054	5241	—	10301	111,78	14,84	14,46
c. Wien-Neu-Szönyer	17	18	23	58	180	8,60	1,14	176	716	1900	—	2792	133,40	17,71	15,51
57 Oppeln-Tarnowitzer	—	5*	—	5*	15	1,48	0,20	32	32	80	120	264*	26,09	3,46	22,6*
58 a. Pfälzische Ludwigsbahn	122	—	—	122	244	12,05	1,60	236	976	2920	—	4132	204,10	27,10	16,53
b. Pfälzische Maximiliansb.	36	—	—	36	72	8,61	1,14	128	240	800	—	1168	139,71	18,55	16,22
59 Rheinische	143	110	—	253	616	11,53	1,53	1820	3230	4640	540	10230	191,46	25,43	16,61
60 a Südbahn, Oesterreichische	271	—	300	571	1742	11,34	1,51	1952	6524	15776	—	24252	158,43	21,03	13,93
b. Nordtiroler	—	32	7	39*	124	12,72	1,69	144	588	1116	—	1848	189,34	25,16	15,40
c. Venetianische u. Südtirol.	220	9	43	272*	639	9,19	1,22	760	2192	7584	—	10536	151,51	20,11	16,40
61 Süd-Norddeutsche	88	—	—	88	176	6,12	0,81	160	884	1920	—	2964	113,22	15,03	16,84
62 Taunus-Bahn	94	22	—	116	254	37,80	5,02	514	1150	2490	—	4154	618,15	82,07	16,33
63 Theiß-Bahn	—	145	—	145	435	5,63	0,75	351	2464	4200	—	7015	90,74	12,05	16,11
64 a. Thüringische	—	108	—	108*	324	8,69	1,15	292	1456	3640	—	5388	144,61	19,20	16,63
b. Werra-E.	—	40	—	40	120	5,30	0,70	120	576	1320	—	2016	89,05	11,82	16,—
65 a Warschau-Wiener	21	69*	—	90	249	5,37	0,71	334	1288	1760	864	4246	91,51	12,15	17,—
b Warschau-Bromberger	10	66	—	76	218	11,66	1,55	120	400	1760	1800	4080	218,19	28,97	18,—

Digitized by Google

100			101			102							103			

Transportmittel.

Gepäckwagen:				Achsen unter denselben:			Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen):							Achsen unter denselben:			
a.	b.	c.	d.	a.	b.		a.	b.	c.	d.	e.	f.	g.	a.	b.		
4räd-	6räd-	8räd-	zu-	über-	pro Meile	pro Kilometer	4räd	rige	Grädrige		8räd	rige	zusam-	über-	pro Meile	pro Kilo-	
			sammen.	haupt.	Bahnlänge.		offene.	bedeckte.	offene.	bedeckte.	offene.	bedeckte.	men.	haupt.	Bahnlänge.	meter	
Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.			Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.			
2	—	—	2	4	*1,00*	*0,141*	92	4	—	—	—	—	96	192	*51,3*	*6,79*	33
4	—	—	4	8	*1,13*	*0,15*	135	—	—	—	—	—	135	270	*38,03*	*5,03*	34a - b
4	—	—	4	8	*1,00*	*0,25*	107	—	—	—	—	—	107	214	*50,95*	*6,76*	- c
6	—	—	6	12	*2,20*	*0,29*	26	20	—	—	—	—	46	92	*16,85*	*2,24*	35
38*	1	—	39	79*	*1,69*	*0,22*	514	781	1	—	31	46	1373	2901	*61,97*	*8,23*	36
1	—	—	1	2	*0,44*	*0,06*	13	20	—	—	—	—	33	66	*14,67*	*1,95*	37
—	—	7*	7	28	*5,27*	*0,70*	135	—	—	—	—	—	135	270	*50,95*	*6,75*	38
39*	8	—	47	102	*4,18*	*0,56*	325	296	—	—	—	—	621	1242	*50,93*	*6,76*	39
4	—	—	4	8	*3,23*	*0,44*	16	4	—	—	—	—	20	40	*16,59*	*2,20*	40
125	—	—	125	250	*3,11*	*0,41*	2511	2638	—	—	109	220	5478	11614	*144,56*	*19,19*	41
53	—	1	54*	110	*1,93*	*0,26*	663	894	1	—	4	—	1562*	3133	*55,03*	*7,30*	42a - b
4	—	—	4	8	*0,46*	*0,06*	594	152	—	—	28	—	774	1604	*92,34*	*12,26*	- c
23	40	—	63*	166	*2,41*	*0,32*	4122	660	374	254	30	—	5440	11568	*167,89*	*22,29*	43
8	5	—	13*	31	*1,36*	*0,21*	206	100	—	—	—	8	314	644	*32,51*	*4,32*	44
14	—	—	14	28	*1,69*	*0,22*	302	209	203	138	—	8	860	2077	*125,63*	*16,68*	45
—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	2	*2,50*	*0,33*	46
1	2	—	3	8	*1,37*	*0,17*	31	27	65	21	2	—	146	382	*60,62*	*8,05*	47
6	—	—	6	12	*3,11*	*0,41*	94	10	—	—	—	—	104	208	*53,89*	*7,16*	48
—	10	—	10	30	*1,95*	*0,31*	709	503	—	8	3	58	1281	2692	*139,05*	*18,46*	49
—	17	—	17	51	*4,26*	*0,58*	445	230	4	172	—	25	876	1978	*169,30*	*22,46*	50a
—	4	—	4	12	*0,84*	*0,11*	61	71	13	79	2	—	226	548	*38,32*	*5,09*	- b
—	—	—	—	—	—	—	88	47	4	3	—	—	142	291	*72,75*	*9,66*	- c
—	5	5*	10	35	*1,81*	*0,24*	112	58	9	29	23	61	292	790	*40,99*	*5,44*	51
4	—	—	4	8	*0,99*	*0,13*	227	20	—	—	—	—	247	494	*61,14*	*8,13*	52
—	3*	—	3	9	*1,46*	*0,19*	9	35	12	9	4	—	69	167	*27,02*	*3,59*	53
46	—	—	46	92	*3,96*	*0,53*	494	487	—	—	—	—	981	1962	*84,43*	*11,21*	54
1	3	—	4	11	*1,16*	*0,15*	27	57	—	—	16	6	106	256	*26,93*	*3,58*	55
36	—	32	68	200	*3,21*	*0,43*	1246	475	26	—	264	549	2560	6772	*108,60*	*14,43*	56a
82	10	12	104	242	*2,62*	*0,35*	631	1303	133	88	368	696	3219	8787	*95,36*	*12,66*	- b
17	—	5	22	54	*2,36*	*0,31*	106	615	—	9	19	5	754	1565	*74,17*	*9,93*	- c
—	4	—	4	12	*1,18*	*0,16*	126	31	14	10	—	—	181	386	*38,14*	*5,06*	57
35	—	—	35	70	*3,46*	*0,46*	1265	130	25	—	—	—	1420	2865	*141,55*	*18,79*	58a
11	—	—	11	22	*2,03*	*0,35*	345	90	6	—	—	—	441	888	*105,02*	*13,94*	- b
52	15	—	67	149	*2,79*	*0,37*	1137	681	5	—	6	—	1829	3675	*68,18*	*9,14*	59
95	—	30	125	310	*2,02*	*0,27*	2299	2735	—	—	25	20	5079	10248	*66,95*	*8,89*	60a
11	—	—	11	22	*2,23*	*0,30*	52	70	—	—	—	—	122	244	*25,03*	*3,32*	- b
90*	—	—	90	180	*2,59*	*0,34*	637	684	—	—	—	—	1321	2642	*38,0*	*5,04*	- c
13	—	—	13	26	*1,0*	*0,13*	265	202	—	—	—	—	467	934	*35,67*	*4,73*	61
9	8	—	17	42	*6,26*	*0,83*	101	77	12	14	—	—	204	434	*64,58*	*8,57*	62
38	15	—	53	121	*1,57*	*0,21*	391	850	—	—	—	—	1241	2482	*32,10*	*4,26*	63
—	27	—	27*	81	*2,11*	*0,29*	589	671	10	4	—	36	1310	2706	*72,62*	*9,64*	64a
—	12	—	12	36	*1,59*	*0,21*	192	128	—	—	—	—	320	640	*28,27*	*3,75*	- b
—	16	—	16	48	*1,03*	*0,14*	371	215	292	170	84	—	1132	2894	*62,27*	*8,26*	65a
—	12	—	12	36	*1,93*	*0,26*	104	74	90	130	—	—	398	1016	*54,33*	*7,21*	- b

Digitized by Google

		104				105	106	107
								(Forts.) **I. Bestand der**
		Arbeitswagen:						
	I. Staatsbahnen.	a. 4- rädrige.	b. 6-	c. 8-	d. zusammen.	Schneepflüge.	Draisinen.	Sonstige Transportmittel.
		Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	
1	Badische	24	—	—	24	9	4	18 Briefpost- und 12 Postpackwagen
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	325	60	—	385	27	74	230 Trollwagen zu Bahnmaterial-Transp. und 81 Postwagen
3	Braunschweigische	10	—	—	10	—	—	
4	Hannoversche	405	—	—	405	—	12	
5	Main-Neckar	4	—	—	4	4	4	
6	Main-Weser	70	—	—	70	—	6	
7	Nassauische	—	—	—	—	—	1	
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	95	14	—	109	120	9	44 Bahnmeisterwagen
9	„ Ostbahn	42	71	—	113	8	14	142 Bahnmeisterwagen
10	„ Saarbrücker (u Trier)	101	—	—	101	—	2	
11	„ Westfälische	64	—	—	64	—	4	7 Umladewagen und 19 Bahnmeisterwagen
12	Sächsische östliche	67	—	—	67	—	6	
13	Sächsische westliche	87*	—	—	87	—	9	
14	Württembergische	271*	—	—	271*	4	—	5 Kranken- und Gefangenenwagen und 22 Bahnpostwagen
	II. Privatbahnen							
	a) unter Staatsverwaltg.							
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düsseld. Rhnrorter u. Ruhrort.-Crf.	24	—	—	24	1	3	1 Dampfboot „Delphin," 21 Bahnmeisterwagen (Lunde), 1 Schwellen- und 2 alte Kieswagen für die Imprägnir-Anstalt zu Boal. 1 Dampfboot „Ruhr," 1 Dampffähre „Rhein," 2 hydraulische Hebe- und 2 stehende Dampfmaschinen und 6 Ponten
16	Bergisch-Märkische	—	—	—	—	—	1	1 stehende Maschine zur Ueberwindung von Steigungen
17	a. Löbau-Zittauer	5	—	—	5	—		
	b. Zittau-Reichenberger	8	—	—	8	—	1	
18	a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	3	
	b. Breslau-Posen-Glogauer							
19	Stargard-Posener	16	10	1	27	—	2	
20	Rhein-Nahe E.	37	—	—	37	—	1	2* Dampfschiffe, 5* Schalden und 1 Ausgleichungswagen
21	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	2	
	b) in Privatverwaltung.							
22	Aachen-Mastrichter	15	—	—	15	—	2	
23	Alberts-Bahn	8	—	—	8	—	—	
24	Altona-Kieler	24	—	—	24	3	3	1 stehende Maschine am Quai, 12 Drehwagen für Ober-Bahnwärter und 5 vierrädrige Postwagen
25	Aussig-Teplitzer	12	—	—	12	1	2	
26	Bayerische Ostbahnen	50	—	—	50	—	8	24 vierrädrige Postwagen
27	Berlin-Anhaltische	159*	—	—	159	3	—	
28	a. Berlin-Hamburger	57	—	—	57	—	6	1 Dampfdraisine und 2 vierrädrige Transportwagen der Schwellen-Tränk-Anstalt in Berlin
	b. Hamburg-Bergedorfer							
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	47	8	—	55	—	3	
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	35	16	—	51	—	3	2 Seil- und Kippenwagen
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	—	—	—	—	—	3	
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	50	—	—	50	—	2	1 Bahnrevisionswagen
31	Böhmische Westbahn	77	—	—	77	5	10	
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	1	

Digitized by Google

108		109					110		111	112	

Transportmittel.

Anzahl der in Reserve vorhandenen		Gesammt-Ladungsfähigkeit					Durchschnittlich		Größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse.	Durchmesser derselben (in der Nabe).	
a. eisernen Achsen.	b. stählernen Achsen.	a. der Gepäckwagen.	b. der Güterwagen.	c. der Equipage- u. Viehwagen.	d. der Arbeitswagen.	e. zusammen.	pro Meile	pro Kilometer Bahnlänge.			
		Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Zoll-Centner.		Z.-Ctr.	Zoll.	
304	150	11 855	348 750	1400	1240	363 245	*4878*	*648*	100	5 1/4	1
—	—	26 840	727 570	4330	37 350	796 090	*4605*	*611*	175*	3,86*	2
155	12	3300	127 000	3800	300	134 400	*4976*	*661*	100	eiserne 5 / stählerne 4 3/4	3
890	—	8500	549 460	in Kol. 109b	32 400	590 360	*4922*	*653*	100	5 (engl.)	4
198	—	5510	27 010	3040	320	35 880	*2790*	*370*	100	—	5
331	—	4160	68 030	5390	10 260	87 840	*3304*	*439*	100	6 (engl.)	6
79	—	2100	136 100	3000	—	141 200	*5630*	*747*	100	4 13/16	7
495*	366	4720	549 631	9184	8450	571 985	*11081*	*1471*	86	3 1/4—5	8
647	—	9480	366 699	27 895	30 178	434 252	*3972*	*527*	110	5	9
122	—	2200	302 420	1680	9680	315 980	*16 411*	*2179*	100	3 3/4—5	10
199	—	2695	81 585	5000	5120	94 400	*3316*	*440*	100	5	11
346	—	in Kol. 109b	184 490	in Kol. 109b	in Kol. 109b	184 490	*7173*	*952*	100	3 3/4—5 1/4	12
457	18	" " 109b	590 210	" " 109b	" " 109b	590 210	*12 147*	*1613*	100	3 3/4—5 1/4	13
60	—	8800	287 360	1580*	—*	297 740	*4318*	*573*	100*	4 13/16	14
306	—	2000	138 210	5760	2400	148 370	*8707*	*1156*	105	5 1/4	15a / - b
423	—	4820	729 490	8400	—	742 710	*15 425*	*2048*	100	3 3/4—5	16
16	—	in Kol. 109b	11 360	in Kol. 109b	in Kol. 109b	11 360	*2518*	*334*	50—100	3 3/4—5 1/4	17a
15	—	" " 109b	16 500	" " 109b	" " 109b	16 500	*4648*	*617*	50 u. 100	4 1/4—5 1/4	- b
1481	—	9480	545 130	6560	—	561 170	*9113*	*1210*	110	4 3/4	18
211	in Kol. 109a	3242	63 780	9015	2335	78 372	*3463*	*460*	113	4 3/4	19
46	—	1200	103 320	2680	3700	110 900	*6923*	*919*	155,10	4 3/4—5	20
—	—	1800	162 872	1080	—	165 752	*7065*	*938*	113	5 1/4	21
98	—	960	38 210	2840	1500	43 510	*3509*	*466*	75	3 1/4—4 1/4	22
18	—	—	79 000	—	—	79 000	*15 460*	*2053*	100	stählern 4,0	23
80	—	480	54 330	in Kol. 109b	1920	56 730	*3034*	*403*	90	5	24
40	—	600	44 400		in Kol. 109b	45 000	*13 554*	*1800*	100	4 3/4	25
160	—	7400*	321 400		10 000	338 800	*4310*	*572*	100	5 1/4	26
151	—	2040	139 810		4290	8590	154 730	*3149*	*418*	141	stählerne 4 1/2 / eiserne 5	27
200	52	2850	162 470		8345*	4740	178 405	*4498*	*597*	100	5 1/4	28
544	—	4350	100 590		1600	4400	110 940	*5678*	*754*	100	3 1/4—5	29
76	55	1500	61 235		420	5074	68 229	*3034*	*403*	110	3 3/4—5 1/4	30a
58	—	1440	71 130		2430	—	75 000	*3290*	*437*	110	4 1/4—5 1/4	- b
103	—	1260	101 740		in Kol. 109b	10 000	113 000	*3708*	*492*	100	4 1/4—5 1/4	- c
—	—	1200*	128 320		27 610	—	157 130	*5894*	*783*	100	4 3/4	31
183	10	1560	170 054		640	—	172 254	*7524*	*999*	140	5 1/4	32

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Fortf.)	104 Arbeitswagen: a. 4rädrige.	b. 6rädrige.	c. 8rädrige.	d. zusammen.	105 Schneepflüge.	106 Draisinen.	107 (Fortf.) I. Bestand der Sonstige Transportmittel.
		Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	
33	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	1	3	21 kleine Bahnwagen
34	Buschtěhrader a. Kralup-Kladno	18	—	—	18	2	2	
	b. Prag-Wejhybka							
	c. Pferde-Bahn	15	—	—	15	—	—	
35	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	2	
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	81	—	—	81	8	7	
37	Glückstadt-Elmshorner	11	—	—	11	—	—	1 Postwagen, 2 Drehwagen
38	Graz-Köflacher	—	—	—	—	1	—	
39	Hessische Ludwigs-E.	24	—	—	24	1	5	1 Dampfboot
40	Homburger	—	—	—	—	—	—	
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	—	—	—	240	16	32	
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	111	—	—	111*	16	8	
	b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	218	2	—	220	—	7	
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	21	—	—	21	—	2	
45	Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—	—	1 vierrädriger und 8 sechsrädrige Postwagen
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	2	—	—	2	—	—	
47	Lübeck-Büchener	—	—	—	—	—	—	
48	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz	39*	—	—	39	1	3	
50	a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—	1	
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	12	—	—	12	—	2	
	c. Cöthen-Bernburger	4	—	—	4	—	1	
51	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	3	
52	Mohaes-Fünfkirchener	24	—	—	24	1	1	
53	Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	1	7 Bahnmeisterwagen
54	Niederländische Rhein-E.	40	—	—	40	—	2	
55	Niederschlesische Zweigbahn	16	—	—	16	—	—	
56	a. Oesterreichische nördliche	—	—	—	—	14	7	
	b. Oesterreich. südöstliche	46	—	—	46	12	13	
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	—	—	6	5	
57	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	1	—	
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	3	—	—	3	3	2	
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	1	—	
59	Rheinische	172	—	—	172	—	6	9 Bergbremswagen und 2 Möbelwagen (für Straßenfahrt)
60	a. Südbahn, Oesterreichische	80	—	100	180	51	10	
	b. Nordtiroler	—	—	—	—	2	—	
	c. Venetianische u. Südtirol.	81	2	—	83	10	—	
61	Süd-Norddeutsche	—	—	—	—	6	3	
62	Taunus-Bahn	2	3	—	5	1	3	1 stehende Maschine und 2 Dampfboote
63	Theiß-Bahn	200	—	—	200	8	3	21 vierrädrige Postwagen
64	a. Thüringische	79	—	—	79	—	1	
	b. Werra-E.	20	—	—	20	—	—	
65	a. Warschau-Wiener	20	42	—	62	—	9	4 Postwagen
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	4	4 Postwagen

Digitized by Google

108		109					110		111	112	

Transportmittel.

Anzahl der in Reserve vorhandenen		Gesammt-Ladungsfähigkeit					Durchschnittlich		Größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse.	Durchmesser derselben (in der Nabe).	
a. eisernen Achsen.	b. stählernen Achsen.	a. der Gepäckwagen. Z.-Ctr.	b. der Güterwagen. Z.-Ctr.	c. der Equipage- u. Viehwagen. Z.-Ctr.	d. der Arbeitswagen. Z.-Ctr.	e. zusammen. Z.-Ctr.	pro Meile	pro Kilometer			
							Bahnlänge. Zoll-Centner.		Z.-Ctr.	Zoll.	
8	—	160	16 880	—	—	17 040	*4544*	*603*	120	4	33
42	—	600	23 730	—	540	24 870	*3502*	*465*	100	4 1/4	34a u. b
—	—	280	7490	—	450	8220	*1957*	*259*	42	2 1/2	- c
33	—	480	2800	2080	—	5360	*982*	*130*	40 u. 100	3 3/4 u. 4 3/4	35
170	—	7800*	160 728	111 185	16 200	295 913	*6322*	*839*	100	4 3/4	36
3	—	100	4260	—	440	4800	*1067*	*142*	90	4 3/4	37
28	—	1540	27 000	—	—	28 540	*5375*	*714*	100	4—4 3/4	38
245	—	7950*	118 380	in Kol. 109b	3000	129 330	*5303*	*704*	100	4 1/2	39
10	—	480	3680	—	—	4160	*1726*	*229*	100	5 1/4	40
1812	—	11 770	948 155	11 340	—	971 265	*12 089*	*1605*	113	4—4 3/4	41
185	—	6820	179 600	82 040	—	268 460*	*4714*	*626*	25 resp. 100*	2 1/2 resp. 4 3/4	42a
—	—	200	40 940	—	—	41 140	*2368*	*314*	20	2 1/2	- b
724*	in Kol. 108a	6640	886 540	12 480	22 100	927 760	*13 465*	*1788*	100	eiserne 5 / stählerne 4 1/2	43
94	—	1240	30 810	—	1680	33 730	*1703*	*226*	100	3 3/4—5	44
270	—	in Kol. 109b	114 760	in Kol. 109b	—	114 760	*6943*	*922*	40—100	4 3/4—5 3/4	45
29	—	—	90	—	100	190	*237*	*32*	45	3 1/2	46
3	11	in Kol. 109b	20 040	720	—	20 760	*3295*	*438*	100	5	47
4	—	1080	20 240	360	—	21 680	*5617*	*746*	100	5	48
310	—	1500	191 895	2080	2925	198 400	*10 248*	*1361*	112,5	5	49
327	—	2040	159 665	in Kol. 109b	—	161 705	*13 833*	*1836*	100	3 1/2—7	50a
180	—	540	28 967	530	480	30 517	*2134*	*283*	50	4 1/2	- b
18	—	—	24 420	—	200	24 620	*6155*	*817*	100	5	- c
74	—	1980	36 420	2980	—	41 380	*2147*	*285*	100	5 (engl.)	51
56	—	672	40 280	1488	2880	45 320	*5609*	*745*	100	4 1/2	52
32	—	750	8210	280	—	9240	*1495*	*198*	52,5	3 1/2, 3 7/8 u. 4 1/2	53
300	91	5466	127 850	12 930	6000	152 240	*6550*	*870*	160	5 (engl.)	54
70	—	760	15 796	456	1152	18 164	*1912*	*254*	90	5	55
756	87	13 250	494 965	9267	—	517 482	*8305*	*1103*	105	3 3/4—4 3/4	56a
1244	104	18 570	544 025	71 281	2530	636 406	*6906*	*917*	105	3 3/4—4 3/4	- b
211	6	3945	129 905	13 325	—	147 175	*7032*	*934*	105	3 3/4—4 3/4	- c
82	—	720	28 136	1080	—	29 936	*2958*	*393*	90	4 15/16	57
240	—	3480	167 400	5340	240	176 460	*8718*	*1157*	150	4 3/4	58a
—	—	1000	51 200	2500	—	54 700	*6543*	*869*	150	4 3/4	- b
252	214	11 500	306 280	13 150	17 200	348 150	*6516*	*866*	100	5	59
—	—	18 300	1 015 300	in Kol. 109b	35 000	1 068 600	*6981*	*927*	100	4 3/4	60a
41	—	550	13 200	11 200	—	24 950	*2559*	*340*	100	4 3/4	- b
—	—	14 400	141 920	77 960	12 800	247 080	*3553*	*472*	80 u. 100	3 15/16	- c
400	—	2600	73 600	19 800	—	96 000	*3667*	*487*	100	4 11/16	61
31	90	1680	28 870	in Kol. 109b	520	31 070	*4624*	*614*	100	5 1/4	62
215	—	4890*	167 110	42 540	40 000	254 540	*3292*	*437*	84	4 3/4	63
231	—	3300	146 130	2720	—	152 150	*4083*	*542*	100	3 1/2—5	64a
39	—	1440	35 650	in Kol. 109b	—	37 090	*1638*	*217*	60	4 5/16—4 3/4	- b
—	—	2880	160 400	" " 109b	4100	167 380	*3607*	*479*	100	5	65a
—	—	2160	54 553	—	2800	59 513	*3182*	*422*	100	5	- b

Digitized by Google

		113			114			115		
		II. Anschaffungskosten der								
		Lokomotiven und Tender			Personenwagen			Gepäckwagen		
	I. Staatsbahnen.	a. überhaupt. Thlr.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	a. überhaupt. Thlr.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	a. überhaupt. Thlr.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.
1	Badische	2 524 621	33 906	4502	1 074 319	14 428	1916	160 408	2154	286
2	Bayerische (u. gepacht. Zwgb.)	4 749 224	27 471	3647	1 150 100	6652	883	311 168*	1799	239
3	Braunschweigische	1 010 841	37 425	4969	262 161	9706	1289	45 093	1669	222
4	Hannoversche	3 126 944	26 071	3461	859 151[1]	7163	951	152 569*	1272	169
5	Main-Neckar	371 714	31 989	4247	178 285	15 343	2037	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
6	Main-Weser	815 688	30 677	4073	278 886	10 488	1392	59 714	2246	298
7	Nassauische	517 788	20 645	2741	251 559	10 030	1331	31 819	1269	168
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	2 562 320	49 638	6590	687 654	13 321	1769	101 391	1964	261
9	" Ostbahn	2 439 957	22 317	2963	779 693	7132	947	134 530	1230	163
10	" Saarbrücker (u. Trier)	876 571	45 527	6044	179 186	9306	1236	39 504	2052	272
11	" Westfälische	835 481	29 346	3896	184 895	6494	862	35 124	1234	164
12	Sächsische östliche	855 974	33 281	4418	325 575	12 658	1681	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
13	Sächsische westliche	1 621 490	34 529*	4584*	428 506	8819	1171	" " 116a	" " 116b	" " 116b
14	Württembergische	1 845 678	26 768	3554	674 412	9781	1299	79 720	1156	153
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
15	Aach.-Düss. Ruhrorter: a. Aach.-Düssel. b. Ruhrort-Crf.	579 874	34 048	4520	191 864	11 266	1496	29 056	1706	227
16	Bergisch-Märkische	2 020 273	41 958	5571	352 678	7325	972	80 988	1682	224
17	a. Löbau-Zittauer	106 640	23 645	3139	29 681	6581	874	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
	b. Zittau-Reichenberger	116 809	32 904	4368	32 788	9236	1226	" " 116a	" " 116b	" " 116b
18	a. Oberschlesische b. Breslau-Posen-Glogauer	2 123 585	34 485	4578	397 014	6667*	885	96 035	1613*	214
19	Stargard-Posener	506 332	22 374	2971	151 452	6692	888	32 761	1448	192
20	Rhein-Nahe-E.	473 863	29 579	3927	90 086	5623	747	14 556	909	120
21	Wilhelms-Bahn	376 300	16 040	2130	59 959	2556	339	20 200	861	114
	b) in Privatverwaltung.									
22	Aachen-Mastrichter	280 100	22 588	2999	66 230	5341	709	15 417	1243	165
23	Alberts-Bahn	126 858	24 825	3296	42 563	23 516*	3122*	—	—	—
24	Altona-Kieler	289 430	15 478	2055	131 287	7021	932	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
25	Aussig-Teplitzer	124 860	37 609	4993	60 356	24 940*	3311*	" " 116a	" " 116b	" " 116b
26	Bayerische Ostbahnen	1 568 781	19 959	2650	774 189	9849	1308	134 955*	1717	228
27	Berlin-Anhaltische	1 002 879	20 409	2709	375 014	7632	1013	30 639	623	83
28	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	1 257 069	31 696	4208	468 650	11 817	1569	48 432	1221	162
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	855 600	43 794	5814	391 602	20 044	2661	69 165	3540	470
30	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn	740 000	32 904	4369	227 146	10 100	1341	34 952	1554	206
	b. Hinterpommer.	481 000	21 096	2801	163 668	7178	953	17 705	777	103
	c. Vorpommersche	536 715	17 615	2339	263 743	8656	114[9]	18 438	605	80
31	Böhmische Westbahn	495 320	18 579	2467	226 100	8481	1126	21 840*	819	109
32	Breslau-Schweidnitz-Freibg	704 583	30 775	4086	241 152	10 533	1399	15 915	695	92

Digitized by Google

116			117	118	119	120	
Transportmittel.							
Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)			Arbeits-wagen.	Schneepflüge und Draisinen.	Sonstige Transport-mittel.	Achsen und Räder für die Postwagen (soweit solche die Bahnverwaltung zu liefern hat).	
a.	b.						
überhaupt.	durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.					
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
2 201 194	29 562	3925	4943	in Kol. 117	42 202	—	1
2 953 060	17 081	2268	in Kol. 113	9300	26 978*	115 140*	2
1 172 387	43 406	5763	1084	—	—	—	3
3 650 830	30 439	4041	128 065	—	—	—	4
341 880	29 422	3906	in Kol. 118	2472	—	223	5
653 487	24 576	3263	59 986	1500	—	—	6
645 526	25 739	3418	—	280	—	—	7
3 393 696	65 743	8728	70 850	in Kol. 117	in Kol. 117	—	8
3 025 375	27 672	3674	129 045	10 422	20 451	—	9
1 717 540	89 204	11 843	50 360	115	—	—	10
678 944	23 848	3166	34 048	1402	7784	2898	11
1 141 935	44 399	5895	7129	1313	--	—	12
2 795 533	59 530*	7904*	3957	1705	—	—	13
1 943 969	28 194	3743	28 201	751	6199	49 601*	14
1 037 753	60 933	8090	17 709	in Kol. 119 / " " 119	18 000 / 125 068	—	15
4 136 843	85 915	11 407	—	200	3500	in Kol. 115	16
57 593	12 770	1695	4941	—	—	—	17a
98 595	27 773	3687	200	—	—	—	- b
3 558 975	57 794	7673	—	—	—	—	18
554 056	24 483	3251	56 740	—	—	—	19
585 480	36 547	4852	23 680	—	51 375*	—	20
888 970	37 893	5031	--	—	—	—	21
300 518	24 235	3218	6045	400	—	—	22
468 246	91 633	12 166	600	—	—	—	23
362 798*	19 401	2576	in Kol. 116a	941	234	7975	24
244 919	73 771	9794	1445	2040	--	—	25
1 907 270	24 265	3222	48 941	1600	—	—	26
1 161 997	23 647	3139	23 910	3900	—	—	27
1 600 502	40 356	5358	42 250	2000	4034	—	28
943 077	48 271	6409	26 704	—	—	—	29
610 340	27 138	3603	40 684	1230	(2409 / 30 720*)	—	30a
441 738	19 374	2572	4388	1468	4800*	—	- b
573 326	18 816	2498	34 853	900	(810 / 14 770*)	—	- c
780 780	29 287	3888	6933	9800	—	—	31
1 140 746	49 826	6616	—	490	—	--	32

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	113			114			115		
		II. Anschaffungskosten der								
		Lokomotiven und Tender			Personenwagen			Gepäckwagen		
		a. überhaupt. Thlr.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	a. überhaupt. Thlr.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	a. überhaupt. Thlr.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.
33	Brünn-Rossitzer	85 770	22 873	3036	16 349	4359	579	1680	448	59
34	Buschtěhrader a. Kralup-Kladno	121 202	31 563	4191	9995	2603	345	2394	623	83
	b. Prag-Weßyhka	39 262	12 043	1599	12 003	1609	214	1579	212	28
	c. Pferde-Bahn	—	—	—						
35	Frankfurt-Hanauer	181 997	33 333	4425	97 443	17 847	2369	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116c
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	2 020 527	43 164	5731	338 603	7234	960	" " 116a	" " 116b	" " 116c
37	Glückstadt-Elmshorner	39 920	8871	1178	13 839	3075	408	1400	311	41
38	Graz-Köflacher	67 509	12 713	1688	18 339	3453	458	4460	840	111
39	Hessische Ludwigs-E.	675 857	27 710	3679	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116c	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116c
40	Homburger	58 057	24 090	3199	53 670	22 269	2957	4934	2047	272
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	4 154 425	51 710	6865	744 551	9267	1230	161 559	2011	267
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	2 088 334*	36 682	4870	1 077 973*	18 935	2514	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116c
	b. Pferde-Bahn	—	—	—	—*	—	—	—	—	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	3 810 912	55 310	7343	569 705	8268	1098	140 328	2037	270
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	613 435	30 966	4111	163 944	8276	1099	20 800	1050	140
45	Leipzig-Dresdener	733 371	44 366	5890	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116c	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116c
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	29 350	36 888	4867	27 158	33 948	4504	—	—	—
47	Lübeck-Büchener	103 112	16 367	2173	34 989	5554	737	4900	778	103
48	Lüttich-Mastrichter	75 184	19 478	2586	39 834	10 320	1370	7360	1907	253
49	Magdeb.-Köth.-Halle-Leipz.	818 317	42 268	5612	275 542	14 232	1890	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116c
50	a. Magdeburg-Halberstädter	513 333	43 912	5830	194 260	16 618	2206	" " 116a	" " 116b	" " 116c
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	367 302	25 685	3410	87 576	6124	813	8280	579	77
	c. Cöthen-Bernburger	64 000	16 060	2124	12 350	4491*	583*	—	—	—
51	Mecklenburgische	804 984*	41 774	5546	in Kol. 113	—	—	in Kol. 113	—	—
52	Mohacs-Fünfkirchener	197 221	24 408	3241	27 712	3430	455	4965	614	82
53	Neisse-Brieger	99 470	16 095	2137	33 178	5369	713	—	—	—
54	Niederländische Rhein-E.	737 222	31 722	4212	369 360	15 893	2110	73 486	3162	420
55	Niederschlesische Zweigbahn	166 248	17 500	2323	58 224	6129	814	6618	697	92
56	a. Oesterreichische nördliche	2 463 939	39 543	5250	593 484	9525	1265	136 613	2192	291
	b. Oesterreich. südöstliche	3 407 408	36 977	4909	739 938	8030	1066	198 535	2154	286
	c. Wien-Neu-Szönyer	549 314	26 245	3485	165 355	7901	1049	42 737	2042	271
57	Oppeln-Tarnowitzer	147 900	14 615	1940	13 503	1334	177	9440	933	124
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	655 762	32 399	4301	182 156	9000	1195	38 015	1878	249
	b. Pfälzische Maximiliansb.	227 485	27 211	3613	51 175	6121	813	13 542	1620	215
59	Rheinische	1 786 317	33 433	4444	609 980	11 416	1517	106 632	1996	265
60	a. Südbahn, Oesterreichische	5 511 546	36 004	4780	1 212 529	7920	1051	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116c
	b. Nordtiroler	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Venetianische u. Südtirol.	1 822 292	26 205	3479	492 252	7079	940	170 066	2446	325
61	Süd-Norddeutsche	967 895	36 970	4909	226 249	8642	1147	21 918	837	111
62	Taunus-Bahn	256 437	38 160	5066	166 599	24 792	3292	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116c
63	Theiß-Bahn	1 816 914	23 502	3120	511 811	6620	879	107 880*	1395	185
64	a. Thüringische	1 268 439	34 043	4520	324 945	8721	1158	48 298	1296	172
	b. Werra-E.	446 400	19 718	2618	122 750	5422	720	25 050	1107	147
65	a. Warschau-Wiener	1 310 365*	28 241	3749	182 799*	3940	523	35 702*	769	102
	b. Warschau-Bromberger	—*	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

116			117	118	119	120	
Transportmittel.							
Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)			Arbeits-wagen.	Schneepflüge und Draisinen.	Sonstige Transport-mittel.	Achsen und Räder für die Postwagen (soweit solche die Bahnverwaltung zu liefern hat).	
a.	b.						
überhaupt.	durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer					
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
86 466	23 057	3061	—	1362	1756	—	33
104 191	27 133	3602	862	2484	—	—	34a
31 386	4207	559	980	—	2400	—	- b - c
77 647	14 220	1890	—	443	—	—	35
2 129 955*	45 502	6042	in Kol. 116	13 157	7048	—	36
31 003	6889	915	1627	—	216	1066	37
95 291	17 945	2382	—	300	—	—	38
887 626	36 393	4832	in Kol. 116a	in Kol. 116a	in Kol. 116a	in Kol. 116a	39
19 566	8119	1078	—	—	—	—	40
6 029 196	75 046	9964	28 891	39 853	—	—	41
1 425 885*	25 047	3325	109 037	in Kol. 117	19 640	—	42a
—	—	—	—	—	—	—	- b
5 670 509	82 300	10 927	80 306	2900	—	—	43
314 300	15 866	2106	7280	270	—	—	44
1 096 502	66 334	8807	—	—	in Kol. 116a	—	45
350	438	58	250	—	—	—	46
189 450	30 071	3993	—	—	—	—	47
71 092	18 418	2445	—	—	—	—	48
1 320 466	68 206	9055	in Kol. 116a	904	—	—	49
1 085 120	92 824	12 324	—	—	—	—	50a
323 420	22 616	3003	in Kol. 116a	in Kol. 116a	—	—	- b
107 225	26 806	3559	95	25	—	—	- c
in Kol. 113	—	—	in Kol. 113	416	—	—	51
284 863	35 255	4681	28 731	2932	—	—	52
76 230	12 335	1638	—	574	1897	—	53
961 964	41 393	5497	11 822	355	—	—	54
139 930	14 729	1956	17 156	—	—	—	55
3 547 805	56 938	7560	—	19 741	12 477*	—	56a
4 669 932	50 677	6728	14 075	16 282	33 401*	—	- b
1 111 369	53 039	7050	—	9535	10 885*	—	- c
199 396	19 703	2616	—	80	—	—	57
929 612	45 929	6098	600	500	900	—	58a
310 619	37 155	4933	—	150	—	—	- b
1 688 544	31 603	4201	68 800	1050	12 730	—	59
4 945 445	32 306	4289	in Kol. 116a	in Kol. 116a	in Kol. 116a	—	60a
—	—	—	—	—	—	—	- b
1 340 848	19 282	2560	50 982	7896	—	—	- c
545 927	20 853	2768	7430	6877	—	—	61
222 599	33 125	4397	—*	—	—*	—	62
1 449 487	18 749	2489	132 957	14 907	—	—	63
1 135 489	30 475	4046	10 850	188	—	—	64a
310 955	13 735	1824	11 560	—	—	—	- b
1 378 134*	29 701	3943	66 400*	6750*	in Kol. 114a	—	65a
—	—	—	—	—	—	—	- b

Digitized by Google

Abschnitt D.

Betriebs-Resultate.

Digitized by Google

121 | 122

I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1864.

A. Lokomotiven.

Die Lokomotiven haben zurückgelegt:

I. Staatsbahnen.	a. vor Courier- u. Schnell- (Eil-) Zügen. Meilen.	b. vor Personen- (Post-) Zügen. Meilen.	c. vor Güter- Zügen. Meilen.	d. vor gemischten Zügen. Meilen.	e. als vorgelegte Reserve-Maschinen. Meilen.	f. vor Material- und Arbeitszügen. Meilen.	g. leer. Meilen.	h. zusammen. Meilen.	Davon Nutzmeilen.
1 Badische	49 629	275 108	117 379	5 952	3 233	2 249	695	454 245	451 301*
2 Bayerische (u. gep. Zweigb.)	162 716	217 567	499 472	5 112	—	—	10 568	895 435	884 867
3 Braunschweigische	36 607	62 505	72 328	—	18 555*	—	2 903	192 898	189 995
4 Hannoversche	in Kol. 12 1c	in Kol. 12 1c	597 441	in Kol. 12 1c	in Kol. 12 1c	13 556	—	610 997	610 997
5 Main-Neckar	14 745	53 263	8 800	8 681	142	160	372	86 163	85 791
6 Main-Weser	39 528	23 502	39 528	22 992	6 576	10 233	2 957	145 316	142 359*
7 Nassauische	—	94 912	36 502	—	2 937	1 329	2 503	138 183	135 680
8 Preuß. Niederschles.-Märk.	43 411	149 935	246 289	—	—*	8 677	43 451	491 763	448 312
9 „ Ostbahn	154 166	96 226	129 566	—	16 832	20 910	36 369	454 069	417 700
10 „ Saarbrücker (u. Trier)	—	52 337	74 425	in Kol. 12 1c	12 017	3 068	3 141	144 988	141 847
11 „ Westfälische	—	39 302	57 133	—	5 174	8 154	7 462	117 225	109 763
12 Sächsische östliche	29 071	74 490	33 289	6 695	9 200	1 149	12 351	166 245	153 894
13 Sächsische westliche	26 597	132 558	193 865	16 602	—	1 978	21 874	393 474	371 600
14 Württembergische	26 488	196 663	82 517	27 214	56 141*	146	28 920	418 089	389 169
II. Privatbahnen									
a) unter Staatsverwaltg.									
15 Aach.-Düss. / Ruhrorter { a. Aach.-Düsseld. / b. Ruhrort-Cref.	12 434	40 012	24 791	12 444	3 580	67	6 555	99 883	60 281* / 6 194 / 33 047
16 Bergisch-Märkische	24 190	129 212	164 593	—	22 796	6 827	30 809	378 427	347 618
17 a. Löbau-Zittauer	—	—	393	13 232	989	31	1 069	15 714	14 645
b. Zittau-Reichenberger	—	—	842	10 718	1 178	—	1 026	13 764	12 738
18 a. Oberschlesische	19 105	83 359	259 723	in Kol. 12 1c	22 218	4 568	25 645	414 618	388 973*
b. Breslau-Posen-Glogauer									
19 Stargard-Posener	—	25 154	33 715	„ „ 12 1c	4 799	3 548	6 080	73 296	67 216
20 Rhein-Nahe-E.	—	28 626	49 527	5 505	5 538	836	2 778	92 810	90 032
21 Wilhelms-Bahn	5 563	5 841	43 522	—	215	2 980	73	58 194	58 121
b) in Privatverwaltung.									
22 Aachen-Mastrichter	8 952	15 635	21 591	—	96	—	2 211	48 488	46 277
23 Albertsbahn	—	8 487	25 869	in Kol. 12 1b	—	—	—	34 356	34 356
24 Altona-Kieler	in Kol. 12 1b	51 385	19 524	„ „ 12 1b	—	in Kol. 12 1c	1 574	72 483	70 909
25 Aussig-Teplitzer	—	1 832	3 415	4 670	—	727	84	10 728	10 644
26 Bayerische Ostbahnen	55 132	96 706	157 285	in Kol. 12 1c	12 306	4 197	1 211	326 837	325 626
27 Berlin-Anhaltische	69 339	54 350	56 671	12 535	2 078	420	7 086	202 479	195 393
28 a. Berlin-Hamburger	37 707	30 918	77 626	52 281	34 460	26 856	27 291	287 139	259 848
b. Hamburg-Bergedorfer									
29 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	28 189	64 410	54 906	in Kolonne 12 1c.	3	2 111	5 801	155 420	149 619
30 Berlin-Stettiner { a. Stammbahn	—	63 984	38 939		11 346	6 363	8 997	129 629	120 632
b. Hinterpommer.	—	38 729	17 568		3 710	2 662	5 597	68 266	62 669
c. Vorpommersche	—	51 216	26 656		1 988	12 033	7 404	99 327	91 923
31 Böhmische Westbahn	—	43 883	22 973	1 203	3 315	667	3 730	75 771	72 041
32 Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	49 369	36 470	—	—	49 434*	2 862	129 135	126 273

Digitized by Google

I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1864.

A. Lokomotiven.

	II. Privatbahnen. (Forts.)	Die Lokomotiven haben zurückgelegt:								Davon Nutzmeilen.
		a. vor Courier- u. Schnell- (Eil-) Zügen. Meilen.	b. vor Personen- (Post)- Zügen. Meilen.	c. vor Güter- Zügen. Meilen.	d. vor gemischten Zügen. Meilen.	e. als vorgelegte Reserve-Maschinen. Meilen.	f. vor Material- und Arbeits-zügen. Meilen.	g. leer. Meilen.	h. zusammen. Meilen.	
3	Brünn-Rossitzer	—	6*	562	3 417	—	36	19	4 080	4 041
4	Buschtěhrader a. Kralup-Kladno	—	—	10 434	14 878	242	92	—	25 646	25 646
	Buschtěhrader b. Prag-Weipperth	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Buschtěhrader c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Frankfurt-Hanauer	8 120	13 917	—	10 149	in Kol. 121f	1 596*	817	34 599	33 782*
6	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	33 032	84 016	34 728	—	5 602	1 542	158 920	157 378
7	Glückstadt-Elmshorner	—	in Kol. 121d	—	6 781	—	466	38	7 285	7 247
8	Graz-Köflacher	—	4 421	7 355	4 026	—	425	4 406*	20 633	16 227
9	Hessische Ludwigs-E.	in Kol. 121b	129 748	43 387	in Kol. 121c	939	6 353	—	180 427*	173 135*
0	Hornburger	3 087	9 329	in Kol. 121d	1 830	352	130	279	15 007	14 598
1	Kaiser Ferdinands-Nordb.	5 950	126 707	293 859	55 610	34 675	5 845	805	523 451*	522 646
2	Kaiserin a. Lokom.-Bahn	50 618	82 737	56 845	72 777	16 863	6 200	9 693	295 733	286 040
	Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Köln-Mindener (u. Gießener)	110 822	171 896	378 514	—	in Kol. 121a-c	10 344	40 033	711 609	671 576
4	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	in Kol. 121c	in Kol. 121c	97 995	in Kol. 121c	s. s. 121c	231	—	98 226	98 226
5	Leipzig-Dresdener	24 971	49 776	46 715	19 398	4 787	—	4 787	150 434	145 647
6	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	8 413	—	—	47	—	—	8 460	8 460
7	Lübeck-Büchener	—	17 573	3 033	in Kol. 121b	—	1 525	in Kol. 121f	22 131	20 606
8	Lüttich-Mostrichter	—	14 574	8 057	—	—	—	20	22 651	22 631
9	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	11 566	35 657	65 525	4 392	7 077	—	2 252	126 469	124 217
0	a. Magdeburg-Halberstädter	13 323	21 996	45 397	—	18	881	2 992	84 607	81 615
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	18 426	35 237	—	1 107	427	1 764	56 961	55 197
	c. Cöthen-Bernburger	—	—	—	9 581	—	—	—	9 581	9 581
1	Mecklenburgische	—	24 906	7 436	25 912	1 727	3 601	1 125	64 707	63 582
2	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	6 597	9 788	14	4	201	16 604	16 403
3	Neisse-Brieger	—	40	415	11 334	456	256	366	12 867	12 501
4	Niederländische Rhein-E.	35 759	65 120	43 256	13 244	—	4 626	33 641*	195 646	157 379
5	Niederschlesische Zweigbahn	—	7 175	8 005	7 883	843	984	817	25 707	24 890
6	a. Oesterreichische nördliche	10 698	81 518	147 537	49 502	8 024	1 315	8 844	307 438	298 594
	b. Oesterreich. südöstliche	10 293	77 342	168 965	14 614	3 721	1 943	4 666	311 544	306 878
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	14 559	14 442	12 336	5	118	262	41 722	41 460
7	Oppeln-Tarnowitzer	—	49	57	23 208*	26	—	474*	23 814*	23 340
8	a. Pfälzische Ludwigsbahn	in Kol. 121b	90 227	89 369	—	—	5 417	14 487*	199 500	179 596
	b. Pfälzische Maximilians.	s. s. 121b	28 304	23 555	—	—	1 286	1 559*	54 704	51 859
9	Rheinische	65 917	165 415	96 836	—	—	7 169	103 649*	438 986	335 337* 14 765
0	a. Südbahn, Oesterreichische	19 760	197 571	369 858	66 577	17 086	1 124	21 070	693 046	671 976
	b. Nordtiroler	—	9 013	371	7 286	7	163	99	16 939	16 840
	c. Venetianische u. Südtirol.	—	160 645	63 037	in Kol. 121b	10 251	1 129	1 255	236 317	233 933
1	Süd-Norddeutsche	—	32 321	19 067	20 961	3 829	1 409	3 826	81 413	77 587
2	Taunus-Bahn	12 986	in Kol. 121d	3 657	29 578	in Kol. 121c	in Kol. 121f	1 107	47 338	46 231
3	Theiß-Bahn	—	46 608	19 178	47 522	135	2 797	312	116 532	116 240
4	a. Thüringische	43 146	77 869	78 308	in Kol. 121c	20 185	2 072	13 957	235 537	221 580
	b. Werra-E.	—	33 216	744	18 446	5 590	244	6 716	64 956	58 240
5	a. Warschau-Wiener	in Kol. 121c	in Kol. 121c	150 262	in Kol. 121c	1 355	8 324	3 884	163 825	159 941
	b. Warschau-Bromberger	—	s. s. 121c	46 512	—	769	—	1 074	48 355	47 281

Digitized by Google

(Forts.) I. Leistungen der Transportmittel

(Forts.) A. Loko-

	I. Staatsbahnen.	123				124				125		126		
		Im Betriebs-Jahre 1864 wurden abgelassen:				Durchschnittliche Anzahl der Wagen-Achsen in den				Holz z. Anheizen		Holz zur Feuerung während der Fahrt.		
		a. Courier- und Schnell-Züge.	b. Personen-Züge.	c. Güter- u. gemischte Züge.	d. Mater.- und Arbeits-Züge.	a. Courier- und Schnell-Zügen.	b. Personen-Zügen.	c. Güter- und gemischten Zügen.	d. Mater.- und Arbeits-Zügen.	a. überhaupt	b. pro Nutzmeile.	a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt	c. pro Nutzmeile.
		Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Achsen.	Achsen.	Achsen.	Achsen.	Kilotr.	Cbfß		Kilotr.	Cbfß
1	Badische	6073	32 872	7320	746	17,0	19,0	46,0	24,0	571,0	0,14	—	—	—
2	Bayerische (u. gep. Zweigb.)	—*	—	—	—	—*	—	—	—	3539	0,43	—	—	—
3	Braunschweigische	3996	10 755	15 340	1726	19,0	19,0	71,0	71,0	657,69	0,37	—	—	—
4	Hannoversche	i. R. 123c	in Kol. 123c	66 653*	—	i. R. 124c	i. R. 124c	41,03*	34,11	2360,0	0,43	—	—	—
5	Main-Neckar	1160	4504	1500	158	—	—	—	—	190,0	0,54	—	—	—
6	Main-Weser	1464	1128	2562	1706	25,36	30,95	(79,66* / 142,01*)	32,93	358,89	0,27	—	—	—
7	Nassauische	—	6501	2402	762	—	16,0	60,0	12,0	203,0	0,16	—	—	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	2215	6917	7734	—*	20,13	26,98	103,11	35,93	1120,03	0,27	—	—	—
9	„ Ostbahn	3660	3145	4003	—*	17,8	29,1	78,6	36,0	931,27	0,24	—	—	—
10	„ Saarbrücker u. Trier	—	7976	32 372	2395	—	16,3	53,3	43,0	174,68	0,133	—	—	—
11	„ Westfälische	—	2190	3955	278	—	20,0	65,0	46,0	253,74	0,25	—	—	—
12	Sächsische östliche	—*	—	—	—	—*	—	—	—	204,0	0,14	—	—	—
13	Sächsische westliche	—*	—	—	—	—*	—	—	—	127,0	0,04	—	—	—
14	Württembergische	731*	4072	2022	31	20,0	30,0	54,0	16,0	452,0	0,126	—	—	—
	II. Privatbahnen													
	a) unter Staatsverwaltg.													
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düsseld.	731	2201	1574	—	17,0	19,0	72,0	6,0	22,25*	0,0257	—	—	—
	Ruhrorter b. Ruhrort-Cref.	730	2700	2500	—									
16	Bergisch-Märkische	732	22 075	27 921	1181	18,0	19,0	63,0	27,0	491,0	0,153	—	—	—
17	a. Löbau-Zittauer	—	—	3001	79	—	—	57,0	15,0	19,0	0,14	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	3306	—	—	—	48,0	—	13,0	0,11	—	—	—
18	a. Oberschlesische	732	5462	14 555	—*	16,9	20,0	86,2	26,5	506,3	0,14	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer													
19	Stargard-Posener	—	1489	1482	—*	—	19,80	71,07	33,10	167,0	0,366	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	—	2429	5875	669	—	15,0	45,8	31,3	148,99	0,179	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	732	757	5830	311	12,0	15,0	48,0	29,0	235,0	0,44	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.													
22	Aachen-Mastrichter	737	2330	5542	—	12,0	15,0	72,0	—	45,3	0,10	—	—	—
23	Albertsbahn	—	4015	2190	—	—	28,0	85,0	20,0	25,0	0,078	—	—	—
24	Altona-Kieler	79	2845	3210	139	14,0	14,0	32,0	32,0	93,0	0,14	—	—	—
25	Aussig-Teplitzer	—	760	3746	113	—	17,0	56,0	10,0	81,7	0,83	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	2928	6318	11 396	18	12,0	18,0	50,0	18,0	447,0	0,15	—	—	—
27	Berlin-Anhaltische	4006	7171	6095	61	19,0	23,0	75,0	33,0	528,47	0,292	—	—	—
28	a. Berlin-Hamburger	2158	973	6668	2863	15,0	34,0	78,0	30,0	830,0	0,345	—	—	—
	b. Hamburg-Bergedorfer													
29	Berlin-Potsdam-Magdeburg	1474	7093	3537	—	19,8	20,5	96,4	—	223,33	0,16	—	—	—
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	—	8754	in Kol. 123b	610	—	27,0	75,0	19,0	204,72	0,18	—	—	—
	b. Hinterpommer.	—	3488		317	—	19,0	54,0	10,0	83,65	0,144	—	—	—
	c. Vorpommersche	—	4925		1180	—	22,0	43,0	33,0	130,12	0,152	—	—	—
31	Böhmische Westbahn	—	1872	1664	62	—	12,0	60,0	24,0	151,1	0,23	—	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	4435	3771	i. R. 123c	—	28	70	—	410	0,35	—	—	—

Digitized by Google

127					128		129					
im Betriebsjahre 1864.												
motiven.												
(einschließlich der Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:												
Coals, ungemischt mit anderen Brennstoffen.					Coals als Zusatz zu		Steinkohlen, ungemischt.					
a.	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile		a.	b.	a.	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile		
bei Nutz-meilen.	brutto (d. h. incl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	netto (d. h. excl. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	brutto Z.-Pfd.	netto Z.-Pfd.	Steinkohlen. Z.-Ctr. Coals.	Braun-kohlen.	bei Nutzmeilen.	brutto (d. h. incl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	netto (d. h. excl. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	brutto Z.-Pfd.	netto Z.-Pfd.	
—	—	—	—	—	—	—	451 301	536 522	502 177	*118,48*	*111,37*	1
—	—	—	—	—	—	—	482 653	1 008 187*	784 718*	—*	—*	2
—	—	—	—	—	in Kol. 130c	—	—	—	—	—	—	3
—	—	—	—	—	329 076	—	—	—	—	—	—	4
—	—	—	—	—	—	—	85 791	106 474	—	*124,11*	—	5
—	—	—	—	—	—	—	142 359	250 743	216 580	*176,13*	*152,13*	6
—	—	—	—	—	—	—	135 680	138 132	100 719	*101,81*	*74,23*	7
—	—	—	—	—	44 161*	—	—	—	—	—	—	8
—	—	—	—	—	—	—	417 700	663 231	542 519	*158,78*	*129,88*	9
—	—	—	—	—	—	—	141 847	311 910	222 704	*219,89*	*157,0*	10
—	—	—	—	—	—	—	109 763	208 065	134 586	*189,56*	*122,61*	11
—	—	—	—	—	38 661	in Kol. 129a	14 156	35 990	—	*254,24*	—	12
—	—	—	—	—	25	—	356 826	731 846	—	*205,10*	—	13
—	—	—	—	—	—	—	327 838	509 897	410 827	*155,53*	*125,31*	14
—	49*	—	*0,952*	—	—	—	93 328	162 647	112 368	*174,34*	*120,40*	15
—	—	—	—	—	—	—	347 618	700 581	461 941	*201,54*	*132,89*	16
—	—	—	—	—	3 578	—	—	—	—	—	—	17a
—	—	—	—	—	2 556	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	388 973	769 501	568 346	*197,83*	*146,11*	18
—	—	—	—	—	—	—	67 216	107 338	67 695	*159,69*	*100,71*	19
—	—	—	—	—	—	—	90 032	184 956	145 475	*205,43*	*161,58*	20
—	—	—	—	—	—	—	58 121	158 532	105 320	*272,76*	*181,20*	21
—	—	—	—	—	340*	—	—	—	—	—	—	22
—	—	—	—	—	—	—	34 356	43 733	—	*127,29*	—	23
22 673	25 835	—	*113,95*	—	—	—	48 236	65 325	—	*135,43*	—	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
—	—	—	—	—	—	—	325 626	459 370	—	*141,07*	—	26
—	—	—	—	—	4 963*	—	195 393	395 186	361 587	*202,25*	*185,06*	27
10 676	13 707	11 327	*128,39*	*106,10*	—	—	245 413	438 574	362 417	*178,71*	*147,68*	28
—	—	—	—	—	—	—	149 619	282 174	254 036	*188,59*	*169,80*	29
—	—	—	—	—	—	—	120 632	227 448	188 143	*188,55*	*155,96*	30a
—	—	—	—	—	—	—	62 069	85 268	70 976	*136,06*	*113,26*	- b
—	—	—	—	—	—	—	91 923	182 731	157 880	*198,79*	*171,75*	- c
—	—	—	—	—	—	—	72 011	188 517	—	*261,68*	—	31
—	—	—	—	—	—	—	126 273	317 462	—	*251,41*	—	32

Digitized by Google

II. **Privatbahnen.** (Forts.)		123				124				125		126			
		(Forts.) **I. Leistungen der Transportmittel**													
		(Forts.) A. **Loko.**													
		Im Betriebs-Jahre 1864 wurden abgelassen:				Durchschnittliche Anzahl der Wagen-Achsen in den				Zur Feuerung der Lokomotiven Holz z. Anheizen		Holz zur Feuerung während der Fahrt.			
		a. Courier- und Schnell-Züge. Anz.	b. Personen-Züge. Anz.	c. Güter- u. gemischte Züge. Anz.	d. Mater.- und Arbeits-Züge. Anz.	a. Courier- und Schnell-Zügen. Achsen.	b. Personen-Zügen. Achsen.	c. Güter- und gemischten Zügen. Achsen.	d. Mater.- und Arbeits-Zügen. Achsen.	a. überhaupt Klftr.	b. pro Nutzmeile. Loth.	a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt Klftr.	c. pro Nutzmeile. Loth.	
33	Brünn-Rößitzer	—	2	1938	24	—	6	48	22	110,6*	3,95	—	in Kol. 123a	—	
34	Buschtěhrader { a. Kralup-Kladno, b. Prag-Weßyhrad, c. Pferde-Bahn	—	—	2584	26	—	—	64	24-30	87	0,27	—	—	—	
		—	—	—	—	—	24	—	—	—	—	—	—	—	
35	Frankfurt-Hanauer	1464	4151	1830	1624	16	24	48	34*	51,22	0,16	—	—	—	
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	733	4043	455	—	21,6	68,5	42,2	—	—	—	9469,0	—	
37	Glückstadt-Elmshorner	—	in Kol. 123c	1535	185	—	i. R. 124c	24	22	17,82	0,27	—	—	—	
38	Graz-Köflacher	—	810	2122	117	—	19,40	31,96	18,17	47,6	0,31	—	—	—	
39	Hessische Ludwigs-E.	7502	13 790	9418	3014	11,40	17,81	65,17	26,04	805	0,502	—	—	—	
40	Homburger	1235	3735	742	32	17	17	17	17	15	0,11	—	—	—	
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	960	9125	23 138	3860	10	22	84	20	1461	0,30	—	—	—	
42	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn, b. Pferde-Bahn	2008	5517	7993	1228	12	28	58	36	1731	0,45	—	—	—	
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
43	Kölu-Mindener (u. Gießener).	4392	18 886	31 573	ca. 2000	16	21	81	53	344	0,06	—	—	—	
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	1464	1098	2562	31	—	—	—	—	260	0,29	—	—	—	
45	Leipzig-Dresdener	1830	6954	3294	—	26	50	120	—	88	0,07	—	—	—	
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth).	—	10 516	—	—	—	17	—	—	34	0,43	—	—	—	
47	Lübeck-Büchener	—	ca. 3270	in Kol. 123b	—	—	ca. 21	ca. 61	—	—	—	—	—	—	
48	Lüttich-Mastrichter	—	3650	1825	—	—	20	36	—	26,11	0,127	—	—	—	
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	732	2359	8390	—	18	24	96	—	95	0,083	—	—	—	
50	a. Magdeburg-Halberstädter	1472	2017	8468	—	21,7	26,8	74,9	—	136	0,18	—	—	—	
	b. Magdebg.-Wittenbergesche	—	730	2092	—	—	21	59	—	256,9	0,50	—	—	—	
	c. Cöthen-Bernburger	—	—	2815*	—	—	—	22	—	23,63	0,26	—	—	—	
51	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	22	37	13	196	0,23	—	—	—	
52	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	2030	1	—	—	55,74	55,74	385	2,53	4117	803	21,61	
53	Neisse-Brieger	—	7	1895	96	—	41	34	23	26,5	0,23	—	—	—	
54	Niederländische Rhein-E.	3744	6146	7359	1088	11	19	50,4	64	—	—	—	—	—	
55	Niederschlesische Zweigbahn	—	757*	1668*	90	—	27	63	25	17,55	0,08	—	—	—	
56	a. Oesterreichische nördliche	209	2200	10 704	—	11,12	24,29	61,87	48,20	1342	0,485	—	—	—	
	b. Oesterreich. südöstliche	210	1538	13 100	—	13,51	26,44	73,88	46,60	3034	1,068	—	—	—	
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	928	1740	—	—	17,0	66,32	31,50	254	0,66	7405	1843	26,01	
57	Oppeln-Tarnowitzer	—	6	2206	—	—	—	26,6	—	31,13	0,14	—	—	—	
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	14	18	58	—	307	0,184	—	—	—	
	b. Pfälzische Maximiliansb.	1498	4408	4843	—	12	16	45	—	71	0,15	—	—	—	
59	Rheinische	4240	14 264	6982	2178	16,10	17,31	60,31	26,29	—*	—*	—	—	—	
60	a. Südbahn, Oesterreichische	260	15 310	28 494	130	12	28	49	39	1119	0,18	—	—	—	
	b. Nordtiroler	—	1279	785	19	—	19	45	10	156	1,0	15 389	2720	19,01	
	c. Venetianische u. Südtirol.	—	8888	5897	i. R. 123c	—	23	61	44	703	0,32	—	—	—	
61	Süd-Norddeutsche	—	1499	3069	331	—	16	40	22	338,3	0,47	—	—	—	
62	Taunus-Bahn	2319	4719*	732*	u. not.	—*	—*	—*	—	151,84	0,25	—	—	—	
63	Theiß-Bahn	—	1348	3075	330	—	33	59	32	—	—	116 240*	20 138*	18,0	
64	a. Thüringische	1161	2196	2928	—	22	28	72	26	628,32	0,31	—	—	—	
	b. Werra-E.	—	ca. 1467	ca. 1600	—	—	18	74	24	148,24	0,28	—	—	—	
65	a. Warschau-Wiener	i. R. 123c	in Kol. 123c	8442	—	—	28	66,2	—	1142	0,77	—	—	—	
	b. Warschau-Bromberger	—	i. R. 123c	2867	—	—	65,3	83,3	—	364	0,83	—	—	—	

Digitized by Google

127					128		129					
im Betriebsjahre 1864.												
motiven.												
(einschließlich der Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:												
Coaks, ungemischt mit anderen Brennstoffen.					Coaks als Zusatz zu		Steinkohlen, ungemischt.					
a.	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile		a.	b.	a.	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile		
bei Nutzmeilen.	brutto (d. h. incl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.)	netto (d. h. excl. Leerfahrt.)	brutto	netto	Steinkohlen.	Braunkohlen.	bei Nutzmeilen.	brutto (d. h. incl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.)	netto (d. h. excl. Leerfahrt.)	brutto	netto	
	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.	Z.-Ctr. Coaks.		Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.	
—	—	—	—	—	—	—	4041	16 145	9351	399,65	231,40	33
—	—	—	—	—	—	—	25 646	87 504	84 434	*341,19*	*329,23*	34a u. b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	94	—	33 782	52 754*	—	*156,44**	—	35
—	—	—	—	—	—	—	—	410 608	—	—	—	36
—	—	—	—	—	—	—	7247	7745	7197	*106,87*	*103,45*	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
—	—	—	—	—	—	—	173 135	184 966*	151 181*	*106,83*	*87,32*	39
—	—	—	—	—	—	—	14 598	17 560	—	*120,0*	—	40
16 450	35 861	—	*218,0*	—	150 563	35 213*	391 645	1 175 804	—	*297,94*	—	41
—	—	—	—	—	—	—	29 651	74 128	—	*250,0*	—	42a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	170 161	—	—	—	—	—	—	43
—	—	—	—	—	—	—	98 226	144 731	124 845	*147,34*	*127,10*	44
—	—	—	—	—	—	—	145 647	256 754	—	*176,29*	—	45
8460	4814	—	*56,90*	—	—	—	—	—	—	—	—	46
—	3197	—	—	—	—	—	—	32 583	—	*	—*	47
—	—	—	—	—	—	—	22 631	31 802	21 811	*140,52*	*109,63*	48
—	—	—	—	—	2107*	—	124 217	294 565	292 458	*237,14*	*235,44*	49
—	—	—	—	—	—	—	81 615	196 657	—	*240,95*	—	50a
—	—	—	—	—	—	—	55 197	76 156	—	*137,97*	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	9581	25 955	17 212	*270,90*	*179,65*	- c
45	54	—	*120,0*	—	—	—	32 702	33 016	—	*100,96*	—	51
12 286	28 512	—	*232,07*	—	—	—	—	—	—	—	—	52
—	—	—	—	—	—	—	12 501	27 610	22 113	*220,86*	*176,89*	53
—	—	—	—	—	—	—	157 379	274 145*	—	*174,20*	—	54
—	—	—	—	—	—	—	24 890	50 976	42 314	*204,80*	*170,12*	55
—	—	—	—	—	—	—	244 543	474 294	380 200	*193,95*	*155,47*	56a
—	—	—	—	—	—	—	306 878	523 988	448 636	*170,74*	*146,19*	- b
—	—	—	—	—	—	—	34 055	74 587	64 135	*219,02*	*188,33*	- c
—	—	—	—	—	—	—	23 340	40 934	35 087	*175,38*	*150,33*	57
—	—	—	—	—	—	—	179 576	243 500	—	*135,58*	—	58a
—	—	—	—	—	—	—	51 859	63 138	—	*121,75*	—	- b
—	—	—	—	—	12 310	—	335 337*	588 824	458 785	*179,26**	*140,48*	59
69 842	191 368	171 466	*274,0*	*245,51*	—	—	—	—	—	—	—	60a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	77 587	207 791	183 592	*267,815*	*236,627*	61
—	—	—	—	—	—	—	46 231	47 911*	39 078*	*103,63*	*84,53*	62
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63
—	—	—	—	—	25 805	—	—	—	—	—	—	64a
—	—	—	—	—	—	—	58 240	149 740	126 544	*257,11*	*217,28*	- b
—	—	—	—	—	—	—	159 941	436 760	374 550	*273,08*	*234,18*	65a
—	—	—	—	—	—	—	47 281	118 391	111 916	*250,40*	*236,77*	- b

Digitized by Google

		130				131					132	
						(Forts.) I. Leistungen der						
						(Forts.) A. Loko						
						zur Feuerung der Lokomotiven (einschließlich der						
	I. Staatsbahnen.	Steinkohlen, gemischt mit Coaks.				Braunkohlen, ungemischt.					Braunkohlen, g	
		a.	b.	c.		a.	b.		c.		a.	b.
		Mischungs-Verhältniß.	bei Ruxmeilen.	überhaupt brutto Z.-Ctr.	überhaupt netto Z.-Ctr.	bei Ruxmeilen.	überhaupt brutto Z.-Ctr.	überhaupt netto Z.-Ctr.	pro Ruxmeile brutto Z.-Pf.	pro Ruxmeile netto Z.-Pf.	Mischungs-Verhältniß.	bei Ruxmeile
1	Badische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gep Zweigb.)	—	—	—	—	27 076	163 899	137 906	—*	—*	1 : 0,04	595*
3	Braunschweigische	—	189 995	423 506*	326 097	—	—	—	—	—	—	—
4	Hannoversche	—	610 997	739 310	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Main-Neckar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Main-Weser	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Nassauische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Preuß. Niederschlef.-Märk.	—	448 312	906 814*	718 013*	—	—	—	—	—	—	—
9	„ Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	„ Saarbrücker (u. Trier)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	„ Westfälische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Sächsische östliche	verschieden	—*	228 663	—	—	—	—	—	—	verschieden	—*
13	Sächsische westliche	verschieden	14 774	23 310	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen											
	a) unter Staatsverwaltg.											
15	Aach-Düss { a. Aach.-Düsseld. / Ruhrorter { b Ruhrort-Cref.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Bergisch-Märkische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17	a. Löbau-Zittauer	verschieden	14 645	33 261	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	verschieden	12 738	23 758	-	—	—	—	—	—	—	—
18	a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.											
22	Aachen-Mastrichter	—	46 277*	86 539	69 376	—	—	—	—	—	—	—
23	Albertsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	Altona-Kieler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	10 644	86 790	54 455	*815,39*	*511,60*	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Berlin-Anhaltische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28	a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	3759	18 102	14 959	*481,50*	*397,95*	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdeburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

132	133	134	135

Transportmittel im Betriebsjahre 1864.

motiven.

(Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:

Gemischt m. Steinkohlen.		Torf, ungemischt.					Torf, gemischt mit Coals oder Kohlen.				An Brennmaterial (Steinkohlen, Coaks u. s. w.) sind pro Achsmeile verbraucht		
c. überhaupt.		a.	b.	c.			a.	b.	c.				
brutto	netto	bei Nutzmeilen.	überhaupt		pro Nutzmeile.		Mischungs-Verhältniß.	bei Nutzmeilen.	überhaupt		brutto	netto	
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Z.-Ctr.	Klftr.	Z. Pfd.	Cubikf.			Z.-Ctr.	Klftr.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,409	4,127	1
3370	2925	293 274*	—	62 600	—*	—*	1 Klafter: 96 Pfd.	33 609*	—	7015	—*	*	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,087	3,817	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	48 557	—	4,276*	—	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,473	—	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,028	3,488	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,674	3,408	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,503	2,772	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,025	3,292	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,395	5,280	10
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,246	2,747	11
37 409	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,219	—	12
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,453	—	13
—	—	61 331	—	6 725	—	11,94	—	—	—	—	6,404	5,131	14
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,552	3,144	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,604	3,695	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,702	—	17a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,702	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,128	2,810	18
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,566	2,249	19
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,161	4,861	20
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,769	4,497	21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,050	5,651	22
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,032	—	23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,227	—	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30,906 Brnkpl.	19,329 Brnkpl.	25
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,051	—	26
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,052	4,582	27
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,594*	2,142*	28
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,220	3,799	29
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,672	3,866	30a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,972	4,139	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,332	5,949	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,991	—	31
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,249	—	32

Digitized by Google

II. Privatbahnen. (Forts.)	130				131					132	
	(Forts.) I. Leistungen der										
	(Forts.) A. Loko-										
	Zur Feuerung der Lokomotiven (einschließlich der										
	Steinkohlen, gemischt mit Coaks.				Braunkohlen, ungemischt.					Braunkohlen	
	a. Mischungs-Verhältniß.	b. bei Nutzmeilen.	c. überhaupt brutto in Ctr.	c. überhaupt netto in Ctr.	a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt brutto in Ctr.	b. überhaupt netto in Ctr.	c. pro Nutzmeile brutto in Pfd.	c. pro Nutzmeile netto in Pfd.	a. Mischungs-Verhältniß.	b. bei Nutzmeile
33 Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34 Buschtěhrader a. Kralup-Kladno	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34 Buschtěhrader b. Prag-Weihwhla	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34 Buschtěhrader c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35 Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36 Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37 Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38 Graz-Köflacher	—	—	—	—	16 227	68 670	—	*423,18*	—	—	—
39 Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40 Homburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 Kaiser Ferdinands-Nordb.	verschieden	111 551	175 431	—	—	—	—	—	—	—	—
42 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	—	—	—	—	256 389	1 673 634	—	*652,77*	—	—	—
42 Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43 Köln-Mindener (u. Gießener)	100 : 14	671 576	1 258 162	804 594	—	—	—	—	—	—	—
44 Kurs. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45 Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47 Lübeck-Büchener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48 Lüttich-Maestrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50 a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50 b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50 c. Cöthen-Bernburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51 Mecklenburgische	3 : 1	30 835	27 922	—	—	—	—	—	—	—	—
52 Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53 Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54 Niederländische Rhein-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55 Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56 a. Oesterreichische nördliche	—	—	—	—	54 051	196 600	157 340	*363,73*	*291,09*	—	—
56 b. Oesterreich. südöstliche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56 c. Wien-Neu-Schönyer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57 Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58 a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58 b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 Rheinische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60 a. Südbahn, Oesterreichische	—	—	—	—	602 134	2 589 176	2 321 237	*430,0*	*386,0*	—	—
60 b. Nordtiroler	—	—	—	—	1451	—	3271	—	*225,43*	—	—
60 c. Venetianische u. Südtirol.	—	—	—	—	233 933	504 490	—	*215,66*	—	—	—
61 Süd-Norddeutsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62 Taunus-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63 Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 a. Thüringische	unbestimmt	221 580	408 368	321 835	—	—	—	—	—	—	—
64 b. Werra-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65 a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65 b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

132	133	134	135

Transportmittel im Betriebsjahre 1864.

motiven.

Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:													
nischt m. Steinkohlen.		Torf, ungemischt.					Torf, gemischt mit Coaks oder Kohlen.				An Brennmaterial (Steinkohlen, Coaks u. s. w.) sind pro Achsmeile verbraucht		
c. überhaupt.		a.	b.		c.		a.	b.	c.				
brutto	netto	bei Nutzmeilen.	überhaupt		pro Nutzmeile.		Mischungs-Verhältniß.	bei Nutzmeilen.	überhaupt		brutto	netto	
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Z.-Ctr.	Kltr.	Z.-Pfd.	Lthl.			Z.-Ctr.	Kltr.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,420	4,883	33
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11,684*	11,274	34a u. b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,095*	—	35
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,010 Pfd. Kohlen u. 0,002 Cbfß. Holz	3,010 Pfd. Kohlen u. 0,002 Cbfß. Holz	36
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,494	4,351	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14,917 Brnkhl.	—	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,802*	3,106*	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,349	—	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,804	—	41
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17,113	—	42a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,425	3,020	43
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,059	3,501	44
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,818	—	45
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,173	—	46
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,609	3,422	47
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22,772	17,941	48
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,065	5,030	49
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,235	—	50a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,273	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12,688	8,612	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,700	—	51
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,548*	—	52
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,559	5,253	53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,746	—	54
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,683	4,721	55
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,720	3,742	56a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,738	2,345	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,25	4,20	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,916	5,928	57
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,231	—	58a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,519	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,978	4,685	59
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,145	9,105	60a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,020 Cbfß. Holz u. 0,010 Z.-Pfd. Kbl.	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,600 Brnkhl.	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,257	8,268	61
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,431	2,901	62
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,382 Cbfß. Holz	—	63
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,984	3,959	64a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,428	6,278	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,267	4,603	65a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,858	7,464	- b

Digitized by Google

(Forts.) I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1864.

(Forts.) A. Lokomotiven.

I. Staatsbahnen.	Durchschnittspreis der Brennmaterialien. a. pro Cbfß. Holz. Sgr.	b. pro 100 Z.-Pfd. Coaks. Sgr.	c. pro 100 Z.-Pfd. Steinkohlen. Sgr.	d. pro 100 Z.-Pfd. Braunkohlen. Sgr.	e. pro 100 Z.-Pfd. Torf. Sgr.	f. pro Cbfß. Torf. Sgr.	Kosten des im Betriebsjahre 1864 verbrauchten Brennmaterials. a. überhaupt. Thlr.	b. pro Nutzmeile. Sgr.	c. pro Achsmeile. Pfg.
1 Badische	0,45	—	6,29	—	—	—	114 300	7,60	3,21
2 Bayerische (u. gep. Zweigb.)	1,685	—	7,04	5,46	5,92*	0,69*	514 264	17,44	4,21
3 Braunschweigische	1,333	in Kol. 136c	9,195	—	—	—	132 955	20,99	5,75
4 Hannoversche	0,62	8,75	6,99	—	3,25	—	278 797	13,69	4,62
5 Main-Neckar	1,29	—	6,72	—	—	—	26 525	9,27	4,01
6 Main-Weser	2,40	—	7,48	—	—	—	65 603	13,82	3,80
7 Nassauische	1,517	—	6,106	—	—	—	29 226	6,46	3,86
8 Preuß. Niederschles.-Märk.	1,02	10,75	5,90	—	—	—	235 951*	15,79	3,21
9 „ Ostbahn	1,04	—	8,0	—	—	—	179 000	12,86	3,81
10 „ Saarbrücker (u. Trier)	1,460	—	4,177	—	—	—	44 345	9,24	3,19
11 „ Westfälische	1,95	—	5,14	—	—	—	40 574*	11,09	3,15
12 Sächsische östliche	3,0	12,0	5,0	3,0	—	—	72 823	14,20	3,25
13 Sächsische westliche	2,0	20,0	4,0	—	—	—	99 812	8,06	1,61
14 Württembergische	2,18	—	8,79	—	—	0,69	169 966	13,10	5,09
II. Privatbahnen									
a) unter Staatsverwaltg.									
15 Aach.-Düss. Ruhrorter { a. Aach.-Düsseld. / b. Ruhrort-Cref.	1,24*	7,67	3,90	—	—	—	21 517	6,92	2,17
16 Bergisch-Märkische	1,94	—	3,0	—	—	—	81 693	7,02	2,25
17 a. Löbau-Zittauer	3,0	12,0	6,0	—	—	—	8655	17,73	3,21
b. Zittau-Reichenberger	3,0	12,0	6,0	—	—	—	6182	14,56	3,94
18 a. Oberschlesische	0,95	—	5,54	—	—	—	117 740*	9,08	1,72
b. Breslau-Posen-Glogauer									
19 Stargard-Posener	1,48	—	7,77	—	—	—	32 441*	14,48	3,18
20 Rhein-Nahe-E.	1,425	—	3,957	—	—	—	25 164	8,38	3,03
21 Wilhelms-Bahn	1,25	—	2,13	—	—	—	12 312	6,35	1,49
b) in Privatverwaltung.									
22 Aachen-Mastrichter	2,43	9,01	6,02	6,88*	—	—	20 188	13,09	5,92
23 Albertsbahn	1,26	—	4,7	—	—	—	6974	6,09	2,89
24 Altona-Kieler	1,15	15,25	10,01	—	—	—	35 531	15,03	4,74
25 Aussig-Teplitzer	0,6	—	—	1,5	—	—	4450	12,34	5,69
26 Bayerische Ostbahnen	1,02	—	6,08	—	—	—	94 118	8,67	3,72
27 Berlin-Anhaltische	1,24	12,0	7,02	—	—	—	108 668	16,68	4,94
28 a. Berlin-Hamburger	1,13	13,56	8,98	4,49	—	—	151 291	17,47	4,23
b. Hamburg-Bergedorfer									
29 Berlin-Potsdam-Magdeburg	2,0	—	9,72	—	—	—	94 603	18,97	5,69
30 Berlin-Stettiner { a. Stammbahn	1,436	—	10,391	—	—	—	80 009*	19,90	5,92
30 Berlin-Stettiner { b. Hinterpommer.	1,436	—	10,391	—	—	—	29 967*	14,35	6,22
30 Berlin-Stettiner { c. Vorpommersche	1,436	—	10,405	—	—	—	64 052*	20,90	8,75
31 Böhmische Westbahn	1,51	—	3,40	—	—	—	22 166	9,23	3,51
32 Breslau-Schweidnitz-Freib.	2,0	—	5,0	—	—	—	55 287	13,13	4,51

Digitized by Google

136 137

(Forts.) **I. Leistungen der Transportmittel** im Betriebsjahre 1864.

(Forts.) A. **Lokomotiven.**

	II. Privatbahnen. (Forts.)	Durchschnittspreis der Brennmaterialien. a. pro Cbfß. Holz. Sgr.	b. pro 100 Z.-Pfd. Coaks. Sgr.	c. pro 100 Z.-Pfd. Steinkohlen Sgr.	d. pro 100 Z.-Pfd. Braunkohlen. Sgr.	e. pro 100 Z.-Pfd. Torf. Sgr.	f. pro Cbfß. Torf. Sgr.	Kosten des im Betriebsjahre 1864 verbrauchten Brennmaterials. a. überhaupt. Thlr.	b. pro Nutzmeile. Sgr.	c. pro Achsmeile. Pfge.
3	Brünn-Rossitzer	1,24	—	7,11	—	—	—	4664	24,62	8,76
4	Busch-Ehrader { a. Kralup-Kladno b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn	1,76	—	4,97	—	—	—	15 053	17,61	7,32
5	Frankfurt-Hanauer	1,22	12,0	8,06	—	—	—	14 577	12,94*	5,06*
6	Galizische Carl-Ludwig-B.	1,128	—	6,46	—	—	—	113 044	21,55	3,86
7	Glückstadt-Elmshorner	0,87	—	9,0	—	—	—	2838	11,75	5,93
8	Graz-Köflacher	0,891	—	—	1,704	—	—	4051	7,49	3,17
9	Hessische Ludwigs-E.	1,17	—	7,19	—	—	—	47 737*	8,27	3,53*
0	Homburger	1,4	—	8,5	—	—	—	5240	10,77	7,63
1	Kaiser Ferdinands Nordb.	1,45	8,49	5,60	7,02*	—	—	352 283	20,41	3,87
2	Kaiserin { a. Lokom.-Bahn Elisabeth { b. Pferde-Bahn	1,966	—	20,0	4,284	—	—	287 406	30,14	10,13
		—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Köln-Mindener (u. Gießener)	1,4	4,1	3,3	—	—	—	171 122	7,64	1,91
4	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	1,30	—	6,06	—	—	—	30 769	9,40	3,11
5	Leipzig-Dresdener	1,676	—	6,76	—	—	—	58 539	12,06	3,13
6	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth.)	2,46	11,58	—	—	—	—	2155	7,64	5,11
7	Lübeck-Büchener	—	15,77	11,13	—	—	—	14 756	21,49	6,64
8	Lüttich-Mastrichter	1,67	—	4,0	—	—	—	4229	5,61	10,90
9	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	2,27	13,75	5,70	—	—	—	57 226	13,92	3,54
0	a. Magdeburg-Halberstädter	2,14	—	9,13	—	—	—	57 543	21,15	5,51
	b. Magdebg.-Wittenbergesche	1,75	—	8,5	—	—	—	28 361	15,41	5,73
	c. Cöthen-Bernburger	1,90	—	7,74	—	—	—	6692	20,96	12,05
1	Mecklenburgische	0,75	11,04	9,06	—	—	—	20 655	9,75	4,02
2	Mohacs-Fünfkirchener	1,28	8,0	—	—	—	—	13 493	24,68	5,31
3	Neisse-Brieger	0,90	—	5,67	—	—	—	5493	13,18	4,70
4	Niederländische Rhein-E.	—	12,0	4,95	—	—	—	55 271	10,33	4,17
5	Niederschlesische Zweigbahn	0,669	—	7,61	—	—	—	12 989	15,67	5,21
6	a. Oesterreichische nördliche	1,69	—	5,42	3,10	—	—	118 878	11,94	3,01
	b. Oesterreich. südöstliche	1,63	—	10,0	—	—	—	198 065	19,26	3,73
	c. Wien-Neu-Szönyer	1,87	—	17,0	—	—	—	62 027	44,88	11,96
7	Oppeln-Tarnowitzer	1,0	—	3,666	—	—	—	6821	8,77	4,15
8	a. Pfälzische Ludwigsbahn	1,763	—	5,097	—	—	—	58 038	9,70	2,77
	b. Pfälzische Maximiliansb.	1,763	—	5,097	—	—	—	12 924	7,476	3,33
9	Rheinische	1,3*	9,0	6,4	—	—	—	81 439*	7,443*	2,92
0	a. Südbahn, Oesterreichische	1,17	18,43	—	4,56	—	—	515 768	23,03	6,77
	b. Nordtiroler	1,60	—	—	9,68	—	—	17 739	31,60	10,93
	c. Venetianische u. Südtirol.	1,47	—	—	6,60	—	—	114 831	14,72	5,41
1	Süd-Norddeutsche	1,08	—	3,75	—	—	—	32 585	12,60	5,24
2	Taunus-Bahn	0,8	8,75	8,75	—	—	—	16 272*	10,56	4,20
3	Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	115 303	29,76	7,30
4	a. Thüringische	1,76	8,29	7,04	—	—	—	106 236	14,38	4,35
	b. Werra-E.	1,20	—	6,47	—	—	—	33 251	17,13	5,94
5	a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	—	67 409	12,64	2,98
	b. Warschau-Bromberger		—	—	—	—	—	18 992	12,03	4,56

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	138		139	140	141		142
		(Forts.) I. Leistungen der						
		B. Wagen.						
		Die Personenwagen haben durchlaufen		Jede Personenwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Die Postwagen haben auf der Bahn durchlaufen	Die Gepäckwagen haben durchlaufen		Jede Gepäckwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt
		a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen			a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen	
		Achsmeilen.		Achsmeilen.	Achsmeilen.	Achsmeilen.		Achsmeilen.
1	Badische	3 235 241	266 109	3011	314 954	925 733	200 543	4349
2	Bayerische (u. gzchl. Zwgb.)	8 940 029	in Kol. 139a	4034	916 868	4 110 203	in Kol. 141a	8858
3	Braunschweigische	761 080	303 509	4381	—	in Kol. 141a	in Kol. 141b	in Kol. 141
4	Hannoversche	3 916 107	269 456	4293	435 142	1 261 195	171 627	6046
5	Main-Neckar	798 524	6456	3084	—	in Kol. 141a	in Kol. 141b	in Kol. 141
6	Main-Weser	1 105 618	234 397	5057	79 040*	273 270	157 086	6148
7	Nassauische	980 361	48 147	3866	—	263 512	1950	6321
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	2 319 666	583 918	4239	514 331*	907 775	38 285	7391
9	" Ostbahn	3 310 442	425 679	4981	672 519	1 141 654	100 730	7395
10	" Saarbrücker (u. Trier)	296 354	250 580	3376	59 696	163 562	114 390	6317
11	" Westfälische	890 281	165 615	5499	144 358*	259 397	68 451	5464
12	Sächsische östliche	1 461 758	91 233	4622	in Kol. 141a	in Kol. 141a	in Kol. 141b	in Kol. 141
13	Sächsische westliche	2 695 103	122 522	5557	" " 141a	" " 141a	" " 141b	" " 141
14	Württembergische	2 932 993	43 494	2562	474 586	865 937	25 988	5438
	II. Privatbahnen							
	a) unter Staatsverwaltg.							
15	Aach.-Düss. (a. Aach.-Düssel. / Ruhrorter (b. Ruhrort-Crf.	753 023	1420	3992	134 632	269 328	—	6121
16	Bergisch-Märkische	1 732 200	114 631	5188	in Kol. 141	737 152	124 795	6530
17	a. Löbau-Zittauer	128 644	10 361	3658	" " 141a	in Kol. 141a	in Kol. 141b	in Kol. 141
	b. Zittau-Reichenberger	105 301	1953	3831	" " 141a	" " 141a	" " 141b	" " 141
18	a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	1 212 050	355 575	3741	384 693*	941 842	100 404	7956
19	Stargard-Posener	267 990	171 784	3187	118 175*	132 414	51 776	4093
20	Rhein-Nahe-E.	212 724	229 122	5523	71 805	71 838	65 958	8612
21	Wilhelms-Bahn	266 603	12 462	3771	34 117	150 653	—	5022
	b) in Privatverwaltung.							
22	Aachen-Mastrichter	298 253	2181	4172	—	122 278	—	5095
23	Alberts-Bahn	212 699	5110	4271	—	—	—	—
24	Altona-Kieler	608 209	148 620	5445	in Kol. 141a	in Kol. 141a	in Kol. 141b	in Kol. 141
25	Aussig-Teplitzer	64 540	—	1076	—	18 957	—	3160
26	Bayerische Ostbahnen	2 067 458	86 932	3509	334 386	in Kol. 141a	in Kol. 141b	in Kol. 141
27	Berlin-Anhaltische	1 190 208	452 783	4381	228 757	320 504	64 256	7544
28	a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	2 253 591	58 546	5005	224 554	562 008	1399	7512
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	894 505	799 983	4814	477 288	in Kol. 141a	in Kol. 141b	in Kol. 141
30	Berlin-Stettin { a. Stammbahn	640 729	398 670	4295	200 474	206 528	121 994	7300
	b. Hinterpommersche	283 217	184 841	3120	79 110	136 173	34 674	4746
	c. Vorpommersche	773 681	233 461	3623	101 075	155 553	34 452	7308
31	Böhmische Westbahn	384 617	—	2404	in Kol. 141a	219 867	—	9161
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	838 040	34 165	2977	149 074	206 495	—	6883

Digitized by Google

143		144	145	146	147			
Transportmittel im Betriebsjahre 1864.								
(Forts.) B. **Wagen.**								
Die Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben durchlaufen		Jede Güterwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Die Arbeitswagen haben auf der Bahn durchlaufen	Zusammen haben die eigenen Wagen zurückgelegt	Fremde			
a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen				a. Personenwagen haben auf der Bahn durchlaufen	b. Gepäckwagen	c. Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)	
Achsmeilen.		Achsmeilen.	Achsmeilen.	Achsmeilen.	Achsmeilen.	Achsmeilen.	Achsmeilen.	
5 894 009	2 446 175	*1930*	--	**13 282 764**	169 115	79 880	1 547 648	1
22 137 521	in Kol. 143a	*2000*	170 240	**36 274 861**	in Kol. 147c	in Kol. 147c	8 355 484	2
1 945 119	3 787 842	*2746*	—	**6 797 550**	495 272		5 123 677	3
11 408 366	8 586 517	*2296*	369 839	**26 418 249**	in Kol. 147c		7 580 101*	4
515 469	509 673	*1720*	—	**1 830 122**	97 837		968 770	5
1 018 164	848 693	*1626*	336 987	**3 974 215**	207 754	156 561	3 032 524	6
1 315 075	694 012	*1433*	—	**3 303 057**	24 920	19 994	351 699	7
11 372 853	6 622 773	*2776*	311 790	**22 157 060***	549 239	142 548	9 795 830	8
7 394 451	2 738 235	*2075*	752 586	**16 536 296**	396 222	96	2 811 847	9
1 168 352	4 731 134	*1589*	103 002 / 12 470*)	**6 899 540**	240 612	81 572	2 104 508	10
1 185 752	1 638 647	*1826*	127 572	**4 649 938***	123 163	55 869	2 113 865	11
3 620 077	2 379 535	*2030*	29 991	**7 582 594**	113 746	in Kol. 147c	2 737 914	12
15 409 303	9 051 479	*1733*	59 087	**27 337 494**	143 462	" " 147c	3 561 873	13
4 207 632	611 017	*1107*	33 141*	**9 194 788**	44 373	25 168	1 639 335	14
1 773 607	2 106 095	*1703*	16 369	**5 054 474**	198	—	626 336	15
7 187 654	4 790 920	*1322**	191 248*	**14 878 600**	163 698	358 501*	2 131 744	16
287 902	164 919	*2940*	487	**592 313**	11 738	—	354 692	17a
207 900	188 957	*1725*	—	**504 111**	11 707	—	234 713	-b
14 255 094	8 987 485	*3004*	121 301	**26 358 444**	312 582	109 090	7 288 804	18
410 839	1 984 563	*2592*	84 393	**3 221 934**	175 391	52 350	1 768 346	19
441 714	1 556 380	*1741*	20 926	**2 670 467**	212 462	99 210	1 861 754	20
1 193 457	1 777 379	*1483*	87 360	**3 522 031**	25 291	—	584 364	21
431 611	364 680	*1042*	—	**1 219 003**	15 573	—	359 886	22
516 313	552 709	*780*	1990	**1 288 821**	41 814	—	96 357	23
1 523 333	498 665	*2287*	in Kol. 143a	**2 778 827**	124 477	in Kol. 147c	443 754	24
84 870	8730	*200*	" " 143a	**177 097**	—	—	113 364	25
4 862 834	2 078 170	*2107*	—	**9 429 780**	61 112	in Kol. 147c	1 768 360	26
3 030 451	1 474 431	*2180*	16 348	**6 777 738**	389 493	—	2 744 153	27
5 134 300	3 202 952	*2959*	518 454	**11 955 804**	337 037	1151	3 831 924	28
2 119 545	3 274 786	*3346*	in Kol. 143a	**7 566 107**	477 320	in Kol. 147c	2 717 582	29
812 930	1 193 232	*1807*	211 942	**3 786 499**	465 651	100 997	2 227 523	30a
363 538	1 329 968	*2430*	36 841*	**2 448 365**	212 366	38 751	564 985	-b
456 012	1 963 169	*2164*	391 766	**4 109 169**	115 691	51 556	590 674	-c
1 399 722	1 344 251	*1741*	—	**3 348 457**	—	—	92 575	31
2 251 489	977 158	*1570*	—	**4 456 421**	4644	—	929 783	32

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	138 a. auf der eigenen Bahn	138 b. auf fremden Bahnen	139	140	141 a. auf der eigenen Bahn	141 b. auf fremden Bahnen	142
		(Forts.) I. Leistungen der						
		B. Wagen.						
		Die Personenwagen haben durchlaufen		Jede Personenwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Die Postwagen haben auf der Bahn durchlaufen	Die Gepäckwagen haben durchlaufen		Jede Gepäckwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt
		Kilometer.		Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.		Kilometer.
33	Brünn-Rossitzer	26 900	—	1922	—	3438	—	949
34	Buschtěhrader a. Kralup-Kladno	63 889	—	2662	—	21 129	—	2611
	Buschtěhrader b. Prag-Wejhybka							
	Buschtěhrader c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—
35	Frankfurt-Hanauer	122 870	7930	1270	—	in Kol. 143a	in Kol. 143b	in Kol. 144
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	1 023 675	—	4161	—	—	—	—
37	Glückstadt-Elmshorner	61 367	515	3438	12 825	17 584	—	8792
38	Graz-Köflacher	61 824	—	1818	in Kol. 141a	34 610	—	1206
39	Hessische Ludwigs-E.	934 454	422 558	5280	78 365*	322 385	113 188	4731
40	Homburger	186 954	—	3015	—	29 340	—	3668
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	2 907 686	559 276	4491	—	1 245 548	24 462	5089
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	1 917 004	40 296	2529	193 174	581 010	—	5282
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	48 920	—	644	—	in Kol. 143a	—	in Kol. 144
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	2 780 866	245 286	5394	476 302	1 090 734	12 368	6645
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	237 047	360 405	3002	—	in Kol. 138a	in Kol. 138b	in Kol. 139
45	Leipzig-Dresdener	1 149 231	118 175	4049	169 290	175 413	—	6265
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	145 943	—	2211	—	—	—	—
47	Lübeck-Büchener	169 904	4916	4483	in Kol. 141	46 801	1315	6044
48	Lüttich-Mastrichter	41 121	3515	970	—	31 461	—	2632
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	864 801	40 709	3177	135 400	239 151	—	7972
50	a. Magdeburg-Halberstädter	493 965	178 572	3539	79 630	in Kol. 143a	in Kol. 143b	in Kol. 144
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	357 311	847	3851	77 616	113 178	—	9431
	c. Cöthen-Bernburger	48 031	516	1734	—	—	—	—
51	Mecklenburgische	533 113	6711	4184	110 167	192 549	570	5318
52	Mohacs-Fünfkirchener	53 155	—	2658	—	19 575	—	2447
53	Neisse-Brieger	98 424	65	2736	in Kol. 141a	34 415	—	3824
54	Niederländische Rhein-E.	939 809	12 775	2904	71 743	546 831	—	5944
55	Niederschlesische Zweigbahn	121 124	36 089	1828	42 355	40 914	16 485	5218
56	a. Oesterreichische nördliche	1 554 574	359 446	3323	300 746	879 926	68 878	4744
	b. Oesterreich. südöstliche	1 738 806	184 294	2775	179 858	931 133	22 452	3940
	c. Wien-Neu-Szönyer	198 063	46 776	1360	—	94 639	17 245	2072
57	Oppeln-Tarnowitzer	68 660	3120	4785	—	70 414	2975	6145
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	647 000	183 650	3404	in Kol. 138	439 896	125 116	8071
	b. Pfälzische Maximiliansb.	180 359	91 333	3773	—	96 082	89 645	8442
59	Rheinische	2 356 919	592 113	4787	391 531	789 700	140 374	6243
60	a. Südbahn, Oesterreichische	5 423 562	96 442	3163	602 432	1 499 200	33 130	4943
	b. Norddtiroler	246 266	186	2089	29 280	32 288	—	1468
	c. Venetianische u. Südtirol.	2 274 390	in Kol. 138a	3563	321 105	547 673	in Kol. 141a	4212*
61	Süd-Norddeutsche	404 796	29 385	2467	—	144 694	—	5565
62	Taunus-Bahn	824 193	—	3245	—	129 243	—	3077
63	Theiß-Bahn	1 112 735	6995	2574	186 094	299 220	282	2475
64	a. Thüringische	1 520 970	395 880	5916	186 019	350 526	182 306	6578
	b. Werra-E.	372 408	4799	3143	58 512	160 875	19 599	5015
65	a. Warschau-Wiener	959 800	78 434	4170	83 895	155 235	10 482	3432
	b. Warschau-Bromberger	386 542	198 850	2685	—	124 892	21 715	4072

Digitized by Google

Transportmittel im Betriebsjahre 1864.

(Forts.) B. **Wagen.**

143		144	145	146	147			
Die Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben durchlaufen		Jede Güterwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Die Arbeitswagen haben auf der Bahn durchlaufen	Zusammen haben die eigenen Wagen zurückgelegt	Fremde			
a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen				a. Personenwagen haben auf der Bahn durchlaufen	b. Gepäckwagen	c. Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)	
Achsmeilen.		Achsmeilen.	Achsmeilen.	Achsmeilen.	Achsmeilen.			
104435	4294	567	—	143075	—	—	56719	33
272628	1174	*1015*	—	**358820**	—	—	391289	34a u. b.
—	—	—	—	—	—	—	—	- c
97611	36912	*1293*	—	**265323**	233228	in Kol. 147c	528713	35
5215184	4237356	*3258*	—	**10476215**	—	—	4313360	36
33407	71265	*1586*	11873	**208836**	2098	—	33170	37
176678	98783	*1020*	—	**371895**	154	—	187099	38
964196	1387424	*1894*	182630	**4392877**	390529	150058	2044630	39
9735	7465	*430*	—	**233494**	300	—	20103	40
19515306	10870172	*2621*	—	**35122450**	559964	—	8515217	41
5442756	1787746	*2307*	—	**9961986**	34548	—	2044363	42a
1032820	—	*641*	—	**1081740**	—	—	—	- b
14320750	7834625	*1915*	563000	**27323931**	809636	336599	11901696	43
624579	1045766	*2594*	—	**2267797**	376834	in Kol. 147a	2327614	44
2437831	2364769	*2312*	—	**6414709**	120240	—	2672869	45
800	—	*400*	1000	**147743**	—	—	3974	46
296290	342687	*1673*	—	**861913**	14717	—	248722	47
29226	33930	*304*	—	**139253**	3515	—	34328	48
2084190	2286174	*1578*	in Kol. 143a	**5650425**	36123	18961	2437299	49
1011494	3372994	*2161*	—	**5136655**	210832	in Kol. 147c	1960805	50a
536903	709426	*2274*	—	**1795281**	420	—	699040	- b
114652	135606	*860*	—	**298805**	610	—	36557	- c
846982	791326	*2074*	in Kol. 143	**2481418**	8079	—	157180	51
827822	—	*1676*	13654	**914206**	—	—	—	52
93639	253503	*2079*	—	**480046**	2195	—	192235	53
2511748	2715735	*2665*	266239	**7064880**	—	—	434916	54
121015	320891	*1726*	23323	**722196**	37251	12768	498240	55
7584212	3726606	*1670*	56870	**14531258**	619742	2342	3215399	56a
12452067	3335269	*1797*	72347	**18916226**	72680	5077	3682833	- b
1239859	123715	*871*	1978	**1722275**	82850	32659	217331	- c
339611	723363	*2754*	—	**1208143**	—	—	113225	57
3484104	2451526	*2072*	—	**7331292**	205140	137778	2622471	58a
113774	1567258	*1893*	—	**2138451**	87494	73686	845633	- b
3107889	2140177	*1428*	188531	**9707234**	403992	79837	2736266	59
18620194	2499398	*2061*	294792	**29069150**	39528	7906	921474	60a
183888	115122	*1225*	8516*	**615546**	1040	—	82632	- b
4450071	in Kol. 143a.	*1684*	49740	**7642979**	—	—	—	- c
788786	570795	*1456*	—	**1938456**	6998	—	875339	61
312111	233637	*1257*	—	**1499184**	—	—	129767	62
2708729	1160094	*1559*	130584	**5604733**	9135	—	1235901	63
2706773	3373094	*2247*	53428	**8768996**	461356	224653	3276926	64a
449419	755064	*1882*	6842	**1827518**	10920	—	956838	- b
4847015	266664	*1767*	240915	**6642440**	199046	21715	1630350	65a
494638	867964	*1341*	—	**2094581**	82963	6568	404157	- b

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	148 (Forts.) I. Leistungen der (Forts.) B. Wagen. Eigene u. fremde Personenwagen haben auf der Bahn zurückgelegt			149 Eigene und fremde Gepäckwagen haben auf der Bahn zurückgelegt			150 Eigene und fremde Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben auf der Bahn zurückgelegt		
		a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.	a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.	a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.
1	Badische	3 404 356	45 721	6 070	1 005 613	13 505	1 793	7 441 657	99 942	13
2	Bayerische (u. gprcht. Zwgb.)	in Kol. 150a	—	—	in Kol. 150a	—	—	42 178 996*	243 978	32
3	Braunschweigische	1 256 352	46 652	6 194	" " 150a	in Kol. 150b	i. Kol. 150b	7 068 796	262 488	34
4	Hannoversche	in Kol. 150a	—	—	" " 150a	—	—	24 165 769*	201 482	26
5	Main-Neckar	896 361	77 140	10 242	" " 150a	in Kol. 150b	i. Kol. 150b	1 484 239	127 731	16
6	Main-Weser	1 313 372	49 393	6 558	429 831	16 165	2 146	4 050 688	152 339	20
7	Nassauische	1 005 281	40 083	5 322	283 506	11 304	1 501	1 666 774	66 458	8
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	2 868 905	55 577	7 379	1 050 323	20 347	2 701	21 168 683	410 057	54
9	" Ostbahn	3 706 664	33 903	4 501	1 141 750	10 443	1 387	10 206 298	93 353	12
10	" Saarbrücken u. (Trier)	536 966	27 888	3 703	245 134	12 731	1 690	3 272 860	169 983	22
11	" Westfälische	1 013 444	35 597	4 726	315 266	11 074	1 470	3 299 617	115 898	15
12	Sächsische östliche	1 575 504	61 256	8 133	in Kol. 150a	in Kol. 150b	i. Kol. 150b	6 357 991	247 200	32
13	Sächsische westliche	2 838 565	58 419	7 756	" " 150a	" " 150b	" " 150b	18 970 676	390 423	51
14	Württembergische	2 977 366	43 182	5 733	891 105	12 924	1 716	5 846 967	84 800	11
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
15	Aach.-Düss. (a. Aach.-Düssel. / Ruhrorter (b. Ruhrort-Crf.	753 221	44 226	5 872	269 328	15 814	2 100	2 399 943	140 916	187
16	Bergisch-Märkische	1 895 898	41 063*	5 452*	1 095 654	22 814*	3 032*	9 319 398	194 276*	257
17	a. Löbau-Zittauer	140 382	31 127	4 133	in Kol. 150a	in Kol. 150b	i. Kol. 150b	642 594	142 482	18
	b. Zittau-Reichenberger	117 008	32 960	4 376	" " 150a	" " 150b	" " 150b	442 613	124 680	16
18	a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	1 524 632	25 603*	3 399	1 050 932	17 648*	2 343	21 543 898	349 852	46
19	Stargard-Posener	443 381	19 593	2 601	184 764	8165	1 084	2 179 185	96 296	12
20	Rhein-Nahe-E.	425 186	26 541	3 524	171 048	10 677	1 418	2 303 468	143 787	19
21	Wilhelms-Bahn	291 894	12 442	1 652	150 653	6 422	853	1 777 821	75 781	10
	b) in Privatverwaltung.									
22	Aachen-Mastrichter	313 826	25 309	3 360	122 278	9 861	1 309	791 497	63 830	8
23	Alberts-Bahn	254 513	140 615*	18 669*	—	—	—	612 670	119 896	15
24	Altona-Kieler	732 686	39 181	5 202	in Kol. 150a	in Kol. 150b	i. Kol. 150b	1 967 087	105 192	13
25	Aussig-Teplitzer	64 540	26 669*	3 541*	18 957	7 833*	1 040*	198 234	59 709	7
26	Bayerische Ostbahnen	2 128 570	29 279	3 887	in Kol. 150a	in Kol. 150b	i. Kol. 150b	6 631 194	91 213	12
27	Berlin-Anhaltische	1 579 701	32 147	4 268	320 504	6 522	866	5 774 604	117 513	15
28	a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	2 590 628	65 321	8 672	563 159	14 199	1 885	8 966 224	226 077	30
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	1 371 825	70 217	9 322	in Kol. 150a	in Kol. 150b	i. Kol. 150b	4 837 127	247 588	32
30	Berlin-Stettin. (a. Stammbahn / b. Hinterpommersche / c. Vorpommersche	1 106 380	49 194	6 532	307 525	13 674	1 816	3 040 453	135 191	17
		495 583	21 736	2 886	174 924	7 672	1 019	928 523	40 725	5
		889 372	29 188	3 875	207 109	6 797	902	1 046 686	34 351	4
31	Böhmische Westbahn	384 617	14 427	1 915	219 867	8 247	1 095	1 492 297	55 975	7
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	842 684	36 806	4 887	206 495	9 019	1 197	3 181 272	138 950	18

Digitized by Google

Transportmittel im Betriebsjahre 1864.

(Forts.) B. Wagen.

151			152				153		154	155	
Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck- und Güter-cc. Wagen, sowie die Post- und Arbeitswagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Größte von einer Achse (seit der Anschaffung) zurückgelegte Meilenzahl				Größte von einem Radreifen (seit der Anschaffung) zurückgelegte Meilenzahl		An Miethe		
a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Radmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge Radmeilen.	a. eisernen	b. stählernen			a. eisernen	b. stählernen	für fremde Wagen sind gezahlt Thlr.	für die eigenen, auf fremden Bahnen benutzten Wagen sind eingenommen Thlr.	
12 166 580	*163 398*	*21 694*	—	—	—	—	—	—	59 866	80 567	1
43 266 104	*250 267*	*33 227*	—	—	—	—	—	—	219 192	4 692	2
8 325 148	*309 140*	*41 044*	65 600	—			41 100	50 475	164 611	133 383	3
24 970 750	*208 193*	*27 641*	—	—	—	—	—	—	226 513	282 723	4
2 380 600	*204 871*	*27 200*	—	—	—	—	—	—	22 497	12 220	5
6 209 918	*233 543*	*31 007*	—	—	—	—	—	—	76 003	21 778	6
2 955 561	*117 845*	*15 648*	21 124	—			14 077	21 124	9 874	20 299	7
25 888 564*	*501 522*	*66 586*	92 297	89 869			20 199	30 056	316 959	205 446	8
16 479 817	*150 735*	*20 013*	46 919	34 262			40 988	31 712	89 802	116 590	9
4 217 658	*219 054*	*29 083*	—	—	—	—	—	—	104 357	163 580	10
4 900 257	*172 120*	*22 852*	35 700	—			24 000	—	53 771	42 315	11
7 963 486	*309 622*	*41 108*	—	—	—	—	—	—	62 328	53 883	12
21 868 328	*450 058*	*59 753*	—	—	—	—	—	—	95 099	228 616	13
10 223 165	*148 269*	*19 685*	—	—	—	—	—	—	60 468	23 558	14
3 373 493*	*209 823*	*27 858*	—	—			16 229	34 831	10 559	24 108	15a
									6 336	12 054	—b
12 502 198	*260 625**	*34 603**	—	—	—	—	—	—	56 248	121 983	16
783 463	*173 717*	*23 063*	—	—	—	—	—	—	10 243	4 711	17a
559 621	*157 640*	*20 928*	—	—	—	—	—	—	7 315	4 973	—b
24 601 080*	*399 498*	*53 040*	62 076	44 055			42 499	48 212	232 604	250 896	18a
									61 906	66 774	—b
3 009 898	*133 005*	*17 659*	49 966	13 598			34 918	13 598	57 063	51 253	19
2 992 433	*186 793*	*24 801*	—	—	—	—	—	—	64 041	62 594	20
2 341 845	*99 823*	*13 253*	20 000	—			14 200	19 600	12 922	43 335	21
1 227 601	*99 000*	*13 144*	61 814	—			47 657	14 157	14 896	14 756	22
869 173	*170 093*	*22 583*	10 278	13 837			9 778	13 178	4 531	14 037	23
2 699 773	*144 373*	*19 168*	36 903	30 057			25 000	—	1 151	3 376	24
281 731	*94 211*	*12 508*	33 576	—			33 576	—	8 740	—	25
9 094 150	*125 091*	*16 608*	—	—	—	—	—	—	74 277	101 692	26
7 919 914	*161 170*	*21 398*	81 614	78 355			36 447	37 829	62 934	41 069	27
12 863 019	*324 332*	*43 060*	—	—	—	—	—	—	76 112	45 504	28
6 686 240	*342 234*	*45 437*	55 272	27 325			36 442	27 063	92 333	124 808	29
4 866 774	*216 397*	*28 731*	24 859	53 896			39 168	43 514	—*	—*	30a
1 714 984	*75 219*	*9 986*	21 965	—			21 965	13 707	—*	—*	—b
2 636 008	*86 512*	*11 486*	13 875	—			13 875	9 017	—*	—*	—c
2 096 781	*78 649*	*10 442*	7 000	—			4 100	—	4 351	58 055	31
4 379 525	*191 287*	*25 396*	28 000	8 000			23 000	24 000	23 621	26 987	32

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	148 (Forts.) B. Wagen. Eigene u. fremde Personenwagen haben auf der Bahn zurückgelegt			149 (Forts.) B. Wagen. Eigene und fremde Gepäckwagen haben auf der Bahn zurückgelegt			150 (Forts.) I. Leistungen der Eigene und fremde Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben auf der Bahn zurückgelegt		
		a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.	a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.	a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.
33	Brünn-Rossitzer	26 908	7 175	952	3430	917	122	161 154	42 974	5 701
34	Buschtěhrader a. Kralup-Kladno	63 889	8 999	1 195	21 129	2 976	395	663 917	93 509	12 415
	Buschtěhrader b. Prag-Weßhyßka									
	Buschtěhrader c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Frankfurt-Hanauer	356 098	65 219	8 659	in Kol. 150a	in Kol. 150a	i. Kol. 150b	626 324*	114 711	15 229
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	1 023 675	21 869	2,904	—	—	—	9 528 544	203 558	27 028
37	Glückstadt-Elmshorner	63 465	14 103	1 873	17 584	3 907	519	66 577	14 795	1 964
38	Graz-Köflacher	61 978	11 672	1 550	34 610	6 518	865	363 777	68 508	9 096
39	Hessische Ludwigs-E.	1 324 983	54 325	7 213	452 443	18 550	2 463	3 008 826	123 363	16 379
40	Homburger	187 254	77 699	10 317	29 340	12 174	1 617	29 838	12 381	1 644
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	3 467 650	43 162	5 730	1 245 548	15 503	2 058	28 030 523	348 899	46 322
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	1 951 552	34 280	4 551	581 010	10 206	1 355	7 487 119	131 514	17 460
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	48 920	2 816	374	in Kol. 150a	in Kol. 150b	i. Kol. 150b	1 032 820	59 460	7 894
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	3 590 502	52 112	6 919	1 427 333	20 716	2 750	26 222 446	380 587	50 529
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	613 881	30 989	4 114	in Kol. 148a	in Kol. 148b	i. Kol. 148b	2 952 193	149 025	19 786
45	Leipzig-Dresdener	1 269 471	76 798	10 196	175 413	10 612	1 409	5 110 700	309 177	41 048
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth.)	145 943	182 429	24 203	—	—	—	4 774	5 968	792
47	Lübeck-Büchener	184 621	29 305	3 891	46 801	7 429	986	545 012	86 510	11 486
48	Lüttich-Maestrichter	44 636	11 564	1 535	31 461	8 151	1 082	63 554	16 465	2 186
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	900 924	46 535	6 178	258 112	13 332	1 770	4 521 489	233 548	31 007
50	a. Magdeburg-Halberstädter	704 797	60 290	8 005	in Kol. 150a	in Kol. 150b	i. Kol. 150b	2 972 290	254 260	33 757
	b. Magdeburg-Wittenbergesche	357 731	25 016	3 321	113 178	7 914	1 051	1 235 943	86 429	11 475
	c. Cöthen-Bernburger	48 641	17 688*	2 348*	—	—	—	151 209	37 802	5 019
51	Mecklenburgische	541 192	28 085	3 729	192 549	9 992	1 326	1 004 162	52 110	6 918
52	Mohacs-Fünfkirchener	53 155	6 578	873	19 575	2 423	322	827 822	102 453	13 602
53	Neisse-Brieger	100 619	16 281	2 162	34 415	5 569	739	285 874	46 258	6 141
54	Niederländische Rhein-E.	939 809	40 439	5 369	546 831	23 530	3 124	2 946 664	126 792	16 834
55	Niederschlesische Zweigbahn	158 375	16 671	2 213	53 682	5 651	750	619 255	65 185	8 655
56	a. Oesterreich. nördliche	2 174 316	34 895	4 633	882 268	14 159	1 880	10 799 611	173 321	23 011
	b. Oesterreich. südöstliche	1 811 486	19 658	2 610	936 210	10 160	1 349	16 134 900	175 094	23 247
	c. Wien-Neu-Szönyer	280 913	13 422	1 782	127 298	6 082	807	1 457 190	69 622	9 244
57	Oppeln-Tarnowitzer	68 660	6 784	901	70 414	6 958	924	452 836	44 747	5 941
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	852 140	42 102	5 590	577 674	28 541	3 789	6 106 575	301 708	40 057
	b. Pfälzische Maximiliansb.	267 853	36 196	4 806	169 768	22 942	3 046	959 407	129 649	17 213
59	Rheinische	2 760 911	55 395	7 355	869 537	17 446	2 316	5 844 155	117 254	15 568
60	a. Südbahn, Oesterreichische.	5 463 090	35 688	4 738	1 507 106	9 845	1 307	19 541 668	127 656	16 948
	b. Nordtiroler	247 306	25 365	3 368	32 288	3 312	440	266 520	27 335	3 630
	c. Venetianische u. Südtirol.	2 274 390	32 706	4 342	547 673	7 876	1 045	4 450 071	63 993	8 496
61	Süd-Norddeutsche	411 794	15 729	2 088	144 694	5 527	734	1 664 125	63 565	8 439
62	Taunus-Bahn	824 193	122.648	16 284	129 243	19 232	2 553	441 878	65 756	8 730
63	Theiß-Bahn	1 121 870	14 511	1 927	299 220	3 870	514	3 944 630	51 024	6 774
64	a. Thüringische	1 982 326	53 202	7 063	575 179	15 437	2 050	5 983 699	160 593	21 322
	b. Werra-E.	383 328	16 931	2 248	160 875	7 106	943	1 406 257	62 114	8 247
65	a. Warschau-Wiener	1 158 846	24 975	3 316	176 950	3 814	506	6 477 365	139 598	18 534
	b. Warschau-Bromberger	469 505	25 107	3 334	131 460	7 030	933	898 795	48 064	6 381

Digitized by Google

151			152		153		154	155	
Transportmittel im Betriebsjahre 1864.									
(Forts.) B. **Wagen.**									
Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck- und Güter-ec. Wagen, sowie die Post- und Arbeitswagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Größte von einer		Größte von einem		An Miethe		
			a.	b.	a.	b.			
a. überhaupt	b. pro Meile Bahnlänge	b. pro Kilometer Bahnlänge	eisernen	stählernen	eisernen	stählernen	für fremde Wagen sind gezahlt	für die eigenen, auf fremden Bahnen benutzten Wagen sind eingenommen	
Achsmeilen.	Achsmeilen.		Achse (seit der Anschaffung) zurückgelegte Meilenzahl		Radreifen (seit der Anschaffung) zurückgelegte Meilenzahl		Thlr.	Thlr.	
191 800	51 066	6780	—	—	—	—	2 207	553	33
748 935	105 484	14 005	—	—	—	—	23 092	84	34 a u. b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	— c
982 422*	179 931	23 888	—	—	—	—	12 585	1 565	35
10 552 219	225 426	29 932	—	—	—	—	78 972	12 372	36
172 323	38 294	5 084	—*	—	—*	—	148	1 300	37
460 365	86 698	11 511	—	—	—	—	9 041	4 459	38
5 047 247	206 939	27 475	—	—	—	—	32 003	16 473	39
246 432	102 254	13 578	—	—	—	—	512	31	40
32 743 721	407 564	54 110	—	—	—	—	46 837	69 445	41
10 212 855	179 393	23 817	—	—	—	—	79 476	95 300	42 a
1 081 740	62 276	8 268	—	—	—	—	—	—	— b
32 279 583	468 500	62 201	—	—	—	—	378 999	265 871	43
3 566 074	180 014	23 900	—	—	—	—	61 694	29 428	44
6 724 874	406 828	54 013	—	—	—	—	62 979	73 761	45
131 717	189 646	25 160	104 990	—	77 600	7 389	—	—	46
776 434	123 244	16 363	—	—	—	—	6 276	8 301	47
139 651	36 180	4 803	10 169	—	10 169	—	—	-	48
3 815 925	300 409	39 884	58 765	19 056	46 346	19 056	43 613	34 993	49
3 756 726	321 362	42 666	34 901	21 602	31 018	8 271	64 482	110 347	50 a
1 782 468	124 648	16 549	41 332	26 410	—	—	17 737	17 205	— b
199 850	55 490	7 367	—	—	—	—	1 128	4 445	— c
1 848 070	95 904	12 733	60 150*	—	—	—	4 035	20 323	51
914 206	113 144	15 021	30 716	—	—	—	—	—	52
420 908	68 108	9 042	—	—	—	—	4 960	6 393	53
4 771 286	205 305	27 258	—	—	—	—	17 339	75 702	54
896 990	94 420	12 536	—	—	—	—	12 700	8 212	55
14 213 811	228 114	30 286	—	—	—	—	215	26 236	56 a
19 134 801	207 648	27 569	—	—	—	—	4 766	1 223	— b
1 867 379	89 220	11 845	—	—	—	—	35	—	— c
591 910	58 489	7 766	31 183	—	31 183	7 133	2 873	16 229	57
7 536 389	372 351	49 436	—	—	—	—	55 486	48 709	58 a
1 397 028	188 788	25 065	2 700	—	2 700	—	—	—	— b
10 054 665	201 739	26 785	17 690*	29 310	17 690*	26 775*	28 473	43 323	59
27 409 088	179 051	23 772	—	—	—	—	—	—	60 a
583 910	59 888	7 951	—	—	—	—	1 130	1 830	— b
7 642 979	109 908	14 592	53 110	—	37 800	17 412	25 838	19 083	— c
2 220 613	84 821	11 261	—	—	—	—	317	5 379	61
1 395 314	207 636	27 567	—	—	—	—	1 013	4 161	62
5 682 398	73 502	9 759	—	—	—	—	40 018	41 418	63
8 780 651	235 659	31 288	—	—	—	—	80 589	87 295	64 a
2 015 814	89 038	11 822	50 000	—	50 000	—	27 304	20 795	— b
8 137 971	175 387	23 286	—	—	—	—	46 958	34 135	65 a
1 499 760	80 201	10 648	—	—	—	—	16 591	79 794	— b

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	156	157	158	159	160	161	162			
								II. Personen- und			
								A. Im Betriebsjahre 1864			
		Personen				Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Ausnahmebeamte, mit Extrazügen u. s. w.).	Ueberhaupt Personen.	Davon			
		in der I. Klasse.	in der II. Klasse.	in der III. Klasse.	in der IV.			a. im Binnenverkehre abgegangen (und angekommen). Personen.	b. im direkten abgegangen nach Stationen fremder Bahnen. Personen.	c. Verkehre angekommen von fremden Bahnen. Personen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Pers.
1	Badische	84 161	898 686	4 853 245	—	40 888	5 876 980	5 182 127	322 876	328 545	43 432
2	Bayerische (u. gep. Zweigb.)	40 723	965 249	4 267 355	—	24 344	5 297 671	5 169 170	in Kol. 162c	91 815	36 686
3	Braunschweigische	14 984	246 979	880 155	—	33 632	1 175 750	814 401	111 827	105 255	144 267
4	Hannoversche	54 123	517 559	1 863 986	—	108 658	2 544 326	2 321 530	in Kol. 162c	219 796	in Kol. 170
5	Main-Neckar	33 298	251 835	845 995	—	4559	1 135 687	897 897	104 176	102 850	30 764
6	Main-Weser	13 420	164 553	635 708	—	23 424	837 105	726 268	43 994	46 305	20 538
7	Nassauische	33 725	276 456	860 064	—	25 397	1 195 642	1 002 253	85 652	106 429	1366
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	23 330	238 807	582 596	1 030 505	144 194	2 019 432	1 715 493	138 625	165 314	s. d. 170
9	" Ostbahn	17 913	304 226	648 133	893 409	111 470	1 975 151	1 716 202	127 671	115 422	15 856
10	" Saarbrücker (u. Trier)	8499	109 810	639 692	277 043	18 793	1 053 837*	798 264	118 567	122 899	14 107
11	" Westfälische	4355	60 898	273 185	341 928	20 292	700 658	611 612	37 413	41 507	10 126
12	Sächsische östliche	13 257	306 244	1 278 512	—	66 834	1 664 847*	1 418 742	in Kol. 162c	246 105	in Kol. 170
13	Sächsische westliche	12 026	384 012	1 814 473	—	40 791	2 251 302*	2 121 437	" " 162c	129 865	" " 170
14	Württembergische	60 742	996 948	3 598 736	—	39 155	4 695 581	4 534 887	72 699	87 995	s. d. 170
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltg.										
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düsseld. Ruhrorter b. Ruhrort-Cref.	11 068	207 545	384 576	520 312	3172	1 126 673	791 634	155 100	149 663	30 276
		3524	98 760	265 261	265 850	2705	636 100	491 738	67 989	69 545	6825
16	Bergisch-Märkische	17 786	495 190	1 405 827	1 810 641	28 456	3 757 903	3 629 279	64 023	63 688	911
17	a. Löbau-Zittauer	320	26 022	167 925	—	14 886	209 153*	166 570	in Kol. 162c	42 583	in Kol. 170
	b. Zittau-Reichenberger	197	21 280	130 816	—	12 214	164 507	157 931		6576	" " 170
18	a. Oberschlesische	7337	155 409	346 432	474 187	61 742	1 045 107	925 041		117 834	2232
	b. Breslau-Posen-Glogauer	3331	59 626	254 933	130 392	39 429	487 711	443 438		44 127	146
19	Stargard-Posener	2153	42 178	116 109	119 267	35 356	315 363	206 290		94 016	15 057
20	Rhein-Nahe-E.	18 411	99 928	406 572	118 550	16 509	659 970*	457 111	102 391	81 036	19 432
21	Wilhelms-Bahn	2318	40 883	91 864	192 901	32 616	360 612	326 177	17 633	15 143	1659
	b) in Privatverwaltung.										
22	Aachen-Mastrichter	16 098	86 423	276 098	—	36 136	414 755	275 400	67 401	70 723	1231
23	Albertsbahn	1156	64 349	262 315	175 601	5994	509 415	420 016	39 575	49 824	—
24	Altona-Kieler	2895	69 363	512 472	—	183 310	768 040	522 355 (183 310*)	in Kol. 162c	62 375	in Kol. 170
25	Aussig-Teplitzer	2303	30 424	122 231	—	1663	156 621	156 621	" " 162a	in Kol. 162a	—
26	Bayerische Ostbahnen	7577	221 151	1 699 554	—	39 515	1 967 797	1 916 203	8137	7589	5868
27	Berlin-Anhaltische	10 794	183 475	680 217	—	74 226	948 712	776 162	85 730	83 990	2830
28	a. Berlin-Hamburger	13 175	254 736	586 955	317 208	223 786	1 395 860	1 203 997	82 315	88 098	21 450
	b. Hamburg-Bergedorfer	7008	125 083	214 573	75 997	—	424 660	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdeburg	27 630	237 857	677 425	228 560	89 152	1 260 624	1 127 908	69 466	63 250	—
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn	4626	110 523	371 944	319 896	64 678	871 667	662 483	93 512	111 738	3934
	Berlin-Stettiner { b. Hinterpommer.	644	31 716	102 251	137 745	14 958	287 314	215 304	40 690	31 320	—
	Berlin-Stettiner { c. Vorpommersche	2083	59 074	223 211	248 183	44 637	577 188	470 986	59 545	46 657	—
31	Böhmische Westbahn	4981	36 600	198 550	—	12 289	252 420	245 889	3383	8148	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	4525	81 883	368 317	277 373	157 864	889 962	870 653	10 410	8899	—

Digitized by Google

163	164		165	166				167	168				

Güter-Verkehr.

wurden befördert:

Reisegepäck (überhaupt.	Davon sind: a. Gepäck-Ueberfracht.	Davon sind: b. Frei-gewicht.	Hunde (der Reisenden).	Eilgüter a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	Eilgüter b. im direkten aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	Eilgüter c. Verkehre angekommen von fremder Bahnen.	Eilgüter d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	Post-güter.	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige) a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige) b. im direkten aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige) c. Verkehre angekommen von fremder Bahnen.	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige) d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Anz.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	
17 297	198 743	18 554	20 253	151 955*	84 189	81 151	58 088	66 553	837 616*	674 210	500 512	340 617	1
16 805	246 805	—	41 448	205 653	80 435	99 296	49 569	in Kol. 166c	4 394 958	2 039 848	2 892 996	1 111 053	2
55 073	—	—	2856	36 286	24 680	32 090	131 734	—	327 905	463 092	497 930	2 045 320	3
74 547	—	—	8379	213 979	49 970	66 491	86 493	—	9 233 403	1 971 972	1 104 598	1 389 807	4
76 578*	76 578	—*	5234	28 874	37 342	31 892	41 080	—	333 271	515 654	356 129	534 346	5
79 721*	52 997	26 724*	3297	26 615	19 815	28 270	44 826	—*	196 945	228 364	263 959	471 333	6
64 918	52 471	12 447	2867	15 923	5165	9805	4409	—*	209 245	80 990	140 054	73 542	7
95 950	51 367	114 583	5851	73 106	50 017, 58 059*)	37 705	6581	9087	767 830	525 936, 747 798*)	753 255	267 323	8
14 978	—	—*	7784	37 895	16 538	45 700	4202	309*	940 951	404 748	670 453	95 637	9
42 511	w. u. net.	—	4013	8433	9044	15 593	12 176	—*	25 976	83 707	111 494	42 452	10
43 210	27 800	15 410	2685	11 470	11 196	11 644	36 608	5800	426 428	162 443	239 620	287 845	11
10 756	26 719	84 037	4643	104 056	in Kol. 166c	29 411	in Kol. 166c	—*	1 282 692	in Kol. 166c	2 214 636	in Kol. 166c	12
44 699	43 723	100 976	8344	189 900	" " 166c	107 794	" " 166c	—*	3 471 939	" " 166c	1 474 689	" " 166c	13
—	—	—	43 516	214 973	60 970	45 146	13 576	—*	808 925	422 682	476 653	166 456	14
38 913	12 357	26 556	3026	10 989	39 655	22 524	28 083	54 937	108 453	163 164	157 681	95 288	15a
16 130	5181	10 946	1157	14 719	25 391	29 339	2251	29 988	87 184	71 701	124 254	21 903	- b
93 780	31 272	62 508	6899	184 853	43 450	41 651	5909	105 297	2 900 750	383 814	428 593	56 398	16
13 561	2512	11 049	459	21 920		1914	in Kol. 166c	—	360 455		134 051	in Kol. 166c	17a
3880	1009	2871	420	14 333	in Kolonne 166a	1040	" " 166c	—	159 965	in Kolonne 166a	81 573	" " 166c	- b
66 743	21 675	45 068	2019	12 647		14 834	4825	--	182 329		440 291	87 420	18a
45 226	10 997	34 229	1833	11 637		10 400	1007	—	140 869		186 119	30 339	- b
43 009	—	—	1630	3870		11 614	8257	—	32 706		237 120	177 777	19
42 359	w. u. net.	—	2943	4346	9940	12 327	19 895	7600	16 732	39 778	55 433	131 719	20
20 820	w. u. net.	—	626	1623	3510	3118	—	—*	125 118	96 540	116 338	71 922	21
19 549	19 549	w. u. gew.	—	25 300	18 334	46 548	1651	72	74 461	250 878	152 542	10 770	22
9109	2079	7030	1740	1573	2176	1459	—	10 868	21 629	35 805	20 089	—	23
49 302	8449	40 853	1166	59 355*	in Kol. 166c	20 687*	in Kol. 166c	—	799 425*	in Kol. 166c	482 623*	in Kol. 166c	24
21 157	—	—	—	6607	" " 166a	in Kol. 166a	—	—	337 472	" " 166a	in Kol. 166a	—	25
92 242	92 242	w. u. gew.	17 256	76 348	13 285	14 853	6991	—*	1 182 527	366 804	367 282	320 863	26
28 029	35 282	92 717	4147	77 804	37 516	51 773	742	20 400	644 383	428 082	579 957	389 964	27
34 699	34 954	99 745	5411	97 964	58 490	44 881	22 386	—*	1 966 764	1 563 741	820 279	287 710	28a
—	—	—	in Kol. 176b	—	159 135	—	—	—	—	3 760 174	—	—	- b
99 424	—	—	3475	131 547	24 327	43 007	5604	—	1 315 579	in Kol. 166c	1 587 527	in Kol. 166c	29
84 686	22 654	62 032	4546	36 588	16 595	20 192	258	20 420	287 742	144 131	126 776	2156	30a
26 743	6698	20 045	2116	4596	3465	3266	—	6437	17 672	46 355	40 950	—	- b
45 353	13 344	32 009	3576	12 863	12 145	5917	—	9257	31 248	39 664	52 407	—	- c
22 603*	—	—	257	3628	1446	2354	—	—	2 261 271*	482 960	278 070	—	31
54 973	w. u. net.	—	2375	21 993	5182	3953	--	—	429 839	195 827	108 523	—	32

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	156	157	158	159	160	161	162			
								II. Personen- und			
								A. Im Betriebsjahre 1864			
		Personen				Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militaire, Auswanderer, mit Extrazügen u. s. w.).	Ueberhaupt Personen.	Davon			
								a. im Binnenverkehre abgegangen (und angekommen).	b. im direkten abgegangen nach Stationen fremder Bahnen.	c. Verkehr angekommen von fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehr befördert.
		in der I. Klasse.	in der II. Klasse.	in der III. Klasse.	in der IV.			Personen.			Pers.
33	Brünn-Rossitzer	367	6129	31 193	—	2712	40 391	40 394	—	—	—
34	Buschtěhrader: a. Kralup-Kladno	316	6719	39 039	—	—	46 074	14 137	16 639	15 298	—
	Buschtěhrader: b. Prag-Weihybka	1412	11 905	38 687	23 210	—	75 214	75 214	—	—	—
	Buschtěhrader: c. Pferde-Bahn										
35	Frankfurt-Hanauer	7683	153 077	454 555	—	1047	616 362*	560 655	28 833	26 847	27
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	5256	54 234	218 847	—	31 662	309 999	288 562	8395	13 042	—
37	Glückstadt-Elmshorner	265	13 731	113 081	—	7458	134 535	54 381) 7458*)	36 022	36 674	—
38	Graz-Köflacher	135	7919	91 892	—	706	100 652	100 652	—	—	—
39	Hessische Ludwigs-E.	37 591	420 721	1 212 207	—	58 673	1 729 192	1 296 890	190 454	210 653	31 195
40	Homburger	34 841	164 907	324 878	—	396	525 022	512 196	6680	6146	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	40 721	286 879	1 020 783	—	428 255	1 776 638	1 390 284	173 195	208 378	478
42	Kaiserin Elisabeth: a. Lokom.-Bahn	19 960	164 361	707 152	—	271 092*	1 162 565	1 135 016	14 070	13 479	—
	Kaiserin Elisabeth: b. Pferde-Bahn	—	1596	19 274	—	4266	25 136	25 136	—	—	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener).	38 936	451 086	780 787	23 906	100 638	3 701 360	3 417 236	123 884	107 453	52 787
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	7717	96 322	246 996	—	11 977	363 012	251 632	in Kol. 162c	111 380	in Kol. 162c
45	Leipzig-Dresdener	15 610	247 546	931 157	—	35 222	1 229 535	932 209	128 542	150 778	18 006
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth).	5002	193 331	694 211	—	—	892 544	892 544	—	—	—
47	Lübeck-Büchener	2074	50 460	121 402	—	17 852	191 788	78 438	48 819) 17 852*)	46 679	—
48	Lüttich-Maastrichter	16 814	67 161	369 713	—	4049	457 737	430 116	12 558	14 443	620
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	5071	139 190	840 119	—	28 302	1 012 682	916 866	35 748	39 299	20 769
50	a. Magdeburg-Halberstädter	11 567	171 806	576 592	—	55 347	815 312	556 347	in Kol. 162c	258 965	in Kol. 162c
	b. Magdebg.-Wittenbergesche	995	42 615	174 897	—	26 478	244 985	222 907	12 200	9878	—
	c. Cöthen-Bernburger	381	14 922	63 563	—	3481	82 347	82 347	—	—	—
51	Mecklenburgische	3558	98 951	203 505	—	12 015	318 029	245 294	38 503	33 748	481
52	Mohacs-Fünfkirchener	464	12 196	25 560	—	7679	45 899	45 899	—	—	—
53	Neisse-Brieger	987	13 473	32 470	80 190	18 961	146 081	100 126	22 532	23 423	—
54	Niederländische Rhein-E.	107 645	255 016	620 988	—	237 051	1 220 700	1 149 312	35 275	35 407	706
55	Niederschlesische Zweigbahn	848	18 124	70 573	57 945	17 396	164 886	114 470	22 108	22 550	5758
56	a. Oesterreichische nördliche	17 485	161 349	689 014	—	298 167	1 166 015	913 128	87 954	142 147	22 786
	b. Oesterreich. südöstliche	28 043	205 766	424 964	—	205 423	864 196	541 605	141 498	177 205	2885
	c. Wien-Neu-Szömjer	2918	32 361	136 560	—	26 498	198 337	187 937	1408	5992	—
57	Oppeln-Tarnowitzer	467	5302	21 479	45 677	2907	75 232	68 742	3328	3157	3
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	7182	244 131	886 429	—	37 127	1 174 869	881 581	in Kol. 162c	293 288	in Kol. 162c
	b. Pfälzische Maximiliansb.	3013	84 221	286 667	—	17 069	391 000	363 183	in Kol. 162c	27 817	in Kol. 162c
59	Rheinische	280 821	1 036 455	2 085 824	155 176	85 255	3 643 531	2 957 306	268 198	262 248	155 779
60	a. Südbahn, Oesterreichische	81 506	607 945	2 241 639	—	413 475	3 344 565	3 202 229	28 804	113 532	—
	b. Nordtiroler	1898	27 587	203 268	—	20 837	253 590	247 015	5657	918	—
	c. Venetianische u. Südtirol.	48 427	432 302	1 129 266	—	239 158	1 849 153	1 623 418	107 110	118 263	364
61	Süd-Norddeutsche	1632	32 430	234 696	—	32 249	301 007	225 285	45 444	30 278	—
62	Taunus-Bahn	34 976	342 547	814 542	—	—*	1 192 065	1 112 284	33 956	45 825	—
63	Theiß-Bahn	6969	90 207	215 971	—	85 192	398 342	252 379	75 646	70 317	—
64	a. Thüringische	9799	267 290	1 076 161	—	59 318	1 412 598	1 208 730	81 266	82 185	40 417
	b. Werra-E.	1888	71 403	317 077	—	12 122	432 790	389 108	18 132	16 872	8778
65	a. Warschau-Wiener	7271	73 981	111 972	221 854	191 695	606 773	591 756	in Kol. 162c	15 017	—
	b. Warschau-Bromberger	3729	33 411	42 072	60 372	81 659	221 246	208 150	2516	10 580	—

Digitized by Google

163	164		165	166				167	168				

Güter-Verkehr.

wurden befördert:

Reisegepäck überhaupt.	Davon sind: a. Gepäck-Ueberfracht.	b. Freigewicht.	Hunde (der Reisenden).	Eilgüter a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. Verkehre angekommen von fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	Postgüter.	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige) a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. Verkehre angekommen von fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Anz.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	
1583	1104	479	16	—	—	—	—	—	4594	2694	5136	—	33
3188	450	2738	40	339	103	292	—	136	44 095	19 909	36 982	—	34a
1668	298	1370	—	276	—	—	—	—	33 500	—	—	—	- b c
—*	26 186	—*	1764	12 712	16 191	12 943	901	32 776	104 772	169 073	145 262	15 016	35
43 469*	14 820	28 649	399	3729	612	6213	—	—	140 030	141 525	257 396	—	36
9691	1783	7908	118	1530	5710	6111	—	—	20 126	86 824	67 875	—	37
1640	910	730	75	746	—	—	—	—*	238 071	—	—	—	38
82 554*	—	w. n. gew.	7162	54 568	54 539	58 593	41 663	—	598 125	946 362	865 682	847 203	39
18 550	18 550	—	1587	7329	in Kol. 166c	568	—	5126	32 483	in Kol. 168c	1503	—	40
20 431	86 033	134 398	1972	81 969	40 431	31 806	—	—	1 009 625	1 094 769	1 161 767	583 773	41
86 733	37 593	49 140	1281	105 420	9969	18 495	—	—	2 666 505	—	—	—	42a
1347	442	905	—	629	—	—	—	—	790 213	—	—	—	- b
87 994	w. n. net.	—	8473	87 178	115 589	122 298	30 052	—*	1 893 641	1 299 673	939 040	334 235	43
62 645	—	—	1054	12 027	7922	9093	79 293	—*	110 229	130 018	110 850	936 517	44
41 206	30 087	111 119	3447	91 190	56 896	54 121	12 521	74 402	553 713	835 553	933 795	426 600	45
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46
34 523	—	—	532	2519	15 428	44 180	—	—	20 520	333 147	641 251	—	47
21 065	—	w. n. gew.	253	11 667	4046	4935	342	—	127 504	45 100	57 900	32 900	48
99 613	25 041	74 572	2179	105 901	44 712	49 301	20 118	17 910	913 913	492 517	548 912	483 135	49
18 941	—	—	2721	75 345	in Kol. 166c	155 429	in Kol. 166c	—	1 512 903	in Kol. 168c	3 991 489	in Kol. 168c	50a
27 099	—	—	1409	47 476	20 000	30 968	—	5163	796 884	" " 168c	740 303	—	- b
8150	2092	6058	316	7960	—	—	—	—*	98 734	—	—	—	- c
72 198	—	—*	1868	16 995	9437	15 393	583	—*	200 954	156 844	287 129	4707	51
4442	—	—	157	1325	—	—	—	—	174 021	—	—	—	52
9181	2334	6847	339	302	3582	1893	—	—*	5906	25 436	28 591	—	53
84 867	79 452	5415	51	196 146	69 157	17 555	—	—	1 800 342	281 164	183 978	—	54
16 534	3726	12 808	355	8343	5770	7833	2712	715	70 787	47 399	80 579	49 332	55
22 103*	w. n. net.	—	1046	41 606	25 692	16 807	5537	—	2 100 292	1 490 037	1 542 898	742 016	56a
93 704*	w. n. net.	—	1338	16 911	19 344	17 538	4664	—	2 101 622	2 930 817	2 361 457	575 017	- b
11 221*	w. n. net.	—	387	62 493	1154	673	—	—	341 970	123 504	14 239	4093	- c
3717	907	2810	282	938	494	1494	407	880	43 478	19 638	62 490	33 812	57
45 915	45 915	—	5658	18 725	30 112	21 308	25 766	—	57 923	222 378	181 911	167 366	58a
14 645	14 645	—	1933	9634	4794	7812	4057	—	27 357	20 312	34 621	112 872	- b
47 759	109 814	137 945	8727	80 813	68 745	78 520	63 369	132 132	232 763	570 591	538 540	290 257	59
75 665	82 071	93 594	3299	168 896	15 541	20 507	i. R. 166b-c	—	5 521 734	914 543	364 088	i. R. 168b-c	60a
13 788	9087	4701	417	3621	3206	3898	—	—	109 970	129 810	308 034	—	- b
10 505	—	—	1745	166 542	in Kol. 166a	in Kol. 166a	—	—	2 276 147	in Kol. 168a	in Kol. 168a	—	- c
19 610	19 610	—	—	4778	5328	5563	—	—	235 515	283 210	243 329	—	61
51 851	49 588	2263	2461	18 649	in Kol. 166c	24 866	in Kol. 166c	19 268	76 441	in Kol. 168c	151 359	in Kol. 168c	62
41 266	19 508	21 758	525	4892	3472	9821	—	—	100 493	187 463	244 339	—	63
55 222	36 210	119 012	3887	118 365	52 003	44 581	38 215	14 989*	679 847	669 621	530 039	578 880	64a
34 657	25 814	8843*	2066	28 944	15 063	11 509	6036	—*	182 512	225 775	221 608	130 753	- b
74 793	—	—	504	7355	159	1412	—	—	174 372	31 089	135 342	—	65a
28 241	—	—	253	2056	276	1241	—	—	56 449	40 632	82 140	—	- b

Digitized by Google

		169				170				171
		(Forts.) II. Personen- und								
		(Forts.) A. Im Betriebsjahre 1864								
		Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)				Kohlen und Coaks				Ueber-
	I. Staatsbahnen.	a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Z.-Ctr.	b. im direkten aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Z.-Ctr.	c. Verkehre angekommen von Bahnen. Z.-Ctr.	d. im Durchgange-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Z.-Ctr.	b. im direkten aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Z.-Ctr.	c. Verkehre angekommen von Bahnen. Z.-Ctr.	d. im Durchgange-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	a. im Binnenverkehre aufgegeben u. angekommen (incl. Postgüter). Z.-Ctr.
1	Badische	1 465 309*	898 212	622 125	352 205	4 828 952*	2 522 660	2 970 651	2 079 051	7 350 385
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	9 560 230	1 961 127	6 536 717	1 407 448	in Kol. 169a	in Kol. 169b	in Kol. 169c	in Kol. 169d	14 160 841
3	Braunschweigische	4 201 379	2 436 649	1 438 736	5 766 791	886 848	200	3 015 601	4 466 385	5 452 418
4	Hannoversche	4 638 817	1 700 217	1 415 151	1 136 985	5 026 818	106 540	1 212 872	5 773 000	19 113 017
5	Main-Neckar	595 809	408 886	578 843	226 370	in Kol. 169a	in Kol. 169b	in Kol. 169c	in Kol. 169d	957 954
6	Main-Weser	1 366 720	624 216	1 477 551	1 355 193	140 212	2159	338 505	—	1 730 492
7	Nassauische	3 375 718	1 816 362	406 122	139 516	374 167	240 111	256 596	7070	3 975 053
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	3 669 733	2 098 464 | 3 968 376*	2 887 458	877 801	—	78 080*	10 016 768	808 390	4 519 736
9	„ Ostbahn	6 464 900	1 510 545	867 811	269 505	912 974	5230	395 475	—	8 357 029
10	„ Saarbrücker (u. Trier)	1 557 726	1 787 814	5 751 799	285 148	15 916 010*	22 200 725*	in Kol. 169b	—	17 508 145
11	„ Westfälische	1 528 081	1 380 861	1 009 495	1 787 726	461 361	—	2 121 803	1 995 584	2 433 140
12	Sächsische östliche	10 451 247	in Kol. 169c	3 267 320	in Kol. 169d	in Kol. 169a*	in Kol. 169b	in Kol. 169c	in Kol. 169d	11 837 995
13	Sächsische westliche	27 137 300	„ „ 169c	9 872 241	„ „ 169d	„ „ 169a*	„ „ 169b	„ „ 169c	„ „ 169d	30 799 139
14	Württembergische	8 261 460	1 090 152	1 881 575	619 643	973 091	—	1 779 695	174 700	10 258 452
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
15	Aach.-Düss. (a. Aach.-Düssel.	1 070 256	1 218 079	1 089 319	401 137	1 468 226	1 499 120	1 414 486	100	2 712 861
	Ruhrorter (b. Ruhrort-Crf	737 689	973 566	1 011 926	100 759	1 933 171	2 904 043	82 420	—	2 802 751
16	Bergisch-Märkische	19 769 332	2 799 860	6 167 230	49 547	34 551 430	8 317 610	—	—	57 511 662
17	a. Löbau-Zittauer	1 952 514	in Kolonne 169c	315 520	in Kol. 169c	in Kol. 169a*	in Kol. 169c	in Kol. 169c	in Kol. 169c	2 334 589
	b. Zittau-Reichenberger	1 843 026		53 972	„ „ 169c	„ „ 169a*	„ „ 169b	„ „ 169c	„ „ 169d	2 017 324
18	a. Oberschlesische	6 245 256		5 894 027	392 192	11 102 602	„ „ 170c	12 901 016	268 003	17 542 834
	b. Breslau-Posen-Glogauer	1 684 389		1 904 008	529 429	—	—	1 837 069	1 514 763	1 836 895
19	Stargard-Posener	293 950		1 452 768	967 997	—	in Kol. 170c	1 408 350	106 412	330 526
20	Rhein-Nahe-E.	750 294	1 521 709	1 892 099	1 448 170	—	—	1 537 297	1 058 460	778 972
21	Wilhelms-Bahn	1 243 577	603 758	513 119	396 927	4 116 103	782 490	92 460	—	5 486 421
	b) in Privatverwaltung.									
22	Aachen-Mastrichter	648 958	500 798	1 399 612	154 238	933 830	—	1 408 500	—	1 682 621
23	Alberts-Bahn	132 919	299 752	152 198	—	6 251 727*	—	—	—	6 418 716
24	Altona-Kieler	1 761 639	in Kol. 169c	453 783	in Kol. 169c	in Kol. 169a	in Kol. 169c	in Kol. 169c	in Kol. 169c	2 620 419
25	Aussig-Teplitzer	511 852*	„ „ 169a	in Kol. 169a	—	8 417 532	„ „ 170a	„ „ 170a	—	9 303 403
26	Bayerische Ostbahnen	3 470 307	1 301 917	623 952	689 392	577 799	43 089	952 043	199 507	5 306 981
27	Berlin-Anhaltische	3 239 272	1 050 024	664 851	733 922	4 152 157	—	862 237	—	8 134 016
28	a. Berlin-Hamburger	1 972 738	996 485	2 589 904	170 868	231 614	51 942	109 338	66 640	4 269 080
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	4 334 582	—	—	—	73 447	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	1 016 031	in Kol. 169c	2 616 151	in Kol. 169c	283 459	in Kol. 170c	1 752 971	in Kol. 170c	2 746 616
30	Berlin-Stettin. a. Stammbahn	2 479 398	1 350 735	2 399 310	33 548	75 017*	—	196 194*	—	2 899 165
	b. Hinterpommersche	659 223	581 250	638 656	—	20 424*	—	23 936*	—	708 352
	c. Vorpommersche	954 131	630 519	155 805	—	90 896*	—	57 071*	—	1 098 395
31	Böhmische Westbahn	in Kol. 168a	in Kol. 164b	in Kol. 168c	—	1 690 132	1 364 400	—	—	3 955 031
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	3 885 951	235 658	217 538	—	7 781 464	3 733 264	—	—	12 119 247

Digitized by Google

171			172	173		174	
Güter-Verkehr.							
wurden befördert:							
haupt Güter				Außerdem Betriebs- dienst- und Baugüter			
b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder	c. angekommen von fremden Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	Zusammen.	a. tarifirte.	b. frachtfrei beförderte.	Benennung derjenigen Arten von Gütern, welche den Hauptverkehr auf der Bahn bildeten:	
Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.		
4 179 271	4 174 439	2 829 961	18 534 056	—	1 211 010	Abfälle, Holz, Eisen, Getreide, Sägewaaren, Kohlen u. Coaks, Wein ꝛc.	1
4 081 410	9 529 009	2 598 070	30 369 330	1306*	4 941 636	Getreide, Holz, Kohlen, Baumaterialien, Hopfen, Bier, Zucker ꝛc.	2
2 924 621	4 984 360	12 410 230	25 771 629	—	780 093	Kohlen u. Coaks, Getreide, Steine, Eisen (roh u. verarbeitet), Holz ꝛc.	3
3 828 699	6 799 112	11 386 285	41 127 113	—	—	Kohlen, Getreide, Eisen, Spiritus, Tabak, Baumwolle, Holz, Heringe ꝛc.	4
961 882	966 864	801 796	3 688 496	—	—	Manufakturwaaren aller Art, Getreide, Tabak (roh u. fabricirt), Wein ꝛc.	5
874 554	2 108 285	1 871 353	6 584 683	4719 900	856 458	Blei, Kolonial-, Eisen- u. Eisenguswaaren, Eisensteine, Getreide ꝛc.	6
2 142 628	812 577	224 537	7 154 795	—	17 663	Erze, Kohlen, Coaks, Eisen, Blei, Holz, Getreide, Bier, Wein ꝛc.	7
2 983 417) 4 842 307*)	13 695 185	1 960 098	28 000 763	—	1 075 710	Steinkohlen, Getreide, Mehl ꝛc., Manufakturw., Wolle, Spiritus ꝛc.	8
1 937 061	1 979 439	369 344	12 642 873	193 265*	1 881 093	Kohlen, Droguen, Eisen, Eisenw., Getreide, Flachs, Holz, Heringe ꝛc.	9
24 081 290	5 878 886	339 776	47 808 097	134 241	1 613 873	Kohlen, Coaks, Erze, Roheisen, Steine u. Erden, verarb. Eisen ꝛc.	10
1 554 500	3 382 562	4 107 763	11 477 965	351 981	838 265	Steinkohlen, Erze, grobe Eisenw., Holz, Getreide u. Consumtibilien ꝛc.	11
in Kol. 171c	5 511 367	in Kol. 171c	17 349 362	761 050*	—*	Baumwolle, Braun- u. Steinkohlen, Eisen u. Eisenwaaren, Erze ꝛc.	12
„ „ 171c	11 454 724	„ „ 171c	42 253 863	500 545*	—*	Steinkohlen, Coaks, Getreide, Holz, Steine, Mehl, Kalk, Manufakturw. ꝛc.	13
1 573 804	4 183 069	974 375	16 989 700	—*	—	Holz, Kohlen, Getreide, Wolle, Baumw., Eisen u. Eisenw., Leder ꝛc.	14
2 920 009	2 684 010	524 608	8 841 488	63 490	122 726	Kohlen, Mineralien u. Getreide	15a
3 974 701	1 247 939	124 913	8 150 304	25 701	273 796	Kohlen, Erze, Steine u. Getreide	- b
11 544 734	6 637 474	111 854	75 805 724	224 952	3 148 821	Steinkohlen, Coaks, Roh- u. Brucheisen, fabr. Eisen, Getreide, Holz ꝛc.	16
	451 485	in Kol. 171c	2 786 074	39 360	—	Braunkohlen, Farbehölzer, Flachs, Garne, Getreide, Kalk, Leinenw. ꝛc.	17a
	136 585	„ „ 171c	2 153 909	—	—	Braunkohlen, Dachschiefer, Flachs, Farbehölzer, Garne, Getreide ꝛc.	- b
in Kolonne 171c	19 250 168	752 440	37 545 442	368 773	902 729*	Steinkohlen, Bau- u. Nutzholz, Getreide, Eisen (roh u. verarbeitet) ꝛc.	18a
	3 937 596	2 075 538	7 850 029	41 860	141 056*	Steinkohlen, Getreide, Kalk, Hülsenfrüchte, Holz, Flachs, Heringe ꝛc.	- b
	3 109 852	1 260 443	4 700 821	4331	113 610*	Steinkohlen, Getreide, Hülsenfrüchte, Heringe, Kalk, Spiritus ꝛc.	19
1 571 427	3 497 156	2 658 244	8 505 799	90 622	765 895	Kohlen, Coaks, Erze, Steine, Eisen (roh u. fabricirt), Getreide ꝛc.	20
1 486 298	725 035	468 849	8 166 603	—	197 082	Steinkohlen, landwirthschaftl. Produkte, Eisen, Zink, Spiritus ꝛc.	21
770 010	3 007 202	166 659	5 626 492	—	39 067	Kohlen, Blei, Kolonialwaaren, Droguen, Erden, Erze, Steine ꝛc.	22
337 733	173 746	—	6 930 195	1400	—	Kohlen u. Coaks, Papier, Lumpen, Getreide, Oelfrüchte, Steine ꝛc.	23
in Kol. 171c	957 093	in Kol. 171c	3 577 512	—	185 789	Kolonial- u. Manufakturw., Butter, Fleisch, Speck, Felle, Wein ꝛc.	24
„ „ 171a	in Kol. 171a	—	9 303 463*	242 897	—	Kohlen, Baumwolle, Bausteine, Ziegel, Cement, Chemikalien ꝛc.	25
1 728 095	1 958 130	1 216 753	10 209 959	—	791 906	Kohlen, Holz u. Getreide	26
1 515 622	2 158 818	1 124 628	12 933 084	—	404 432	Kohlen, Getreide, Wolle, baumwollene u. wollene Waaren, Zucker ꝛc.	27
2 670 658	3 564 402	547 604	11 051 744	—	652 389	Baumwolle, Droguen, Getreide, Häute, Kohlen, Kolonialwaaren ꝛc.	28a
7 527 378	—	—	7 827 378	—	—	. . . . .	- b
1 848 071	3 448 027	733 489	8 776 203	—	—	Kohlen, Schienen, Roggen, Zucker, Manufakturwaaren, Oele ꝛc.	29
1 511 461	2 742 502	35 962	7189 090	267 213	3 681 311	Getreide, Hülsenfrüchte, Heringe, Mühlenfabrikat, Spiritus ꝛc.	30a
631 070	706 808	—	2 046 230	49 379	619 911	Getreide, Holz, Spiritus, Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Heringe, Borke ꝛc.	- b
682 328	271 200	—	2 051 923	208 391	13 419 171	Getreide, Hülsenfrüchte, Holz, Kohlen, Mühlenfabrikate, Oele, Ziegel ꝛc.	- c
1 848 806	280 424	—	6 084 261*	—	283 876	Steinkohlen, Eisen, Holz, Zucker, Glas, Steine, Getreide, Salz	31
4 169 931	330 014	—	16 619 192	—	779 239	Steinkohlen, Steine, Erden, Feld- u. Gartenerzeugnisse, Kolonialw. ꝛc.	32

Digitized by Google

169 | 170 | 171

(Forts.) **II. Personen- und**

(Forts.) **A. Im Betriebsjahre 1864.**

	II. Privatbahnen. (Fortl.)	Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)				Kohlen und Coaks				Ueber-
		a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten aufgegeben nach Stationen fremder	c. Verkehre angekommen von Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten aufgegeben nach Stationen fremder	c. Verkehre angekommen von Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	a. im Binnenverkehre aufgegeben u. angekommen (incl. Postgüter).
		Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.
33	Brünn-Rossitzer	129 559*	100 448*	89 602	—	1 102 400	468 822	259	—	1 236 551
34	Busch-tehrader a. Kralup-Slabno	68 755	—	6215	—	5 304 015	3 039 859	—	—	5 417 340
	b. Prag-Weßhybla c. Pferde-Bahn	116 317	—	—	—	2 014 821	—	—	—	2 164 914
35	Frankfurt-Hanauer	872 437	313 641	397 899	73 695	3740*	16 936*	57 072*	13 540*	1 026 437
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	1 636 661*	4 315 825*	385 593*	—	38 852	100	26 309	—	1 819 272
37	Glückstadt-Elmshorner	173 370	213 960	107 545	—	in Kol. 169a	in Kol. 169b	in Kol. 169c	—	195 026
38	Graz-Köflacher	292 863*	—	—	—	2 462 587	—	—	—	2 994 270
39	Hessische Ludwigs-E.	2 340 782*	1 805 831	3 584 248	1 931 545	in Kol. 169a	in Kol. 169b	in Kol. 169c	in Kol. 169d	2 993 475
40	Homburger	in Kol. 170a	in Kol. 170c	in Kol. 170c	—	216 775	" " 170c	78 460	—	261 713
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	8 199 379*	3 143 128*	8 478 924*	2545 467*	8 219 018	712 716	489 478	91 786	17 539 991
42	Kaiserin a. Lokom.-Bahn Elisabeth b. Pferde-Bahn	4 171 464*	2 610 324*	1 075 378*	561 157*	804 036	—	179 413	—	7 747 425
		197 712	—	—	—	8	—	—	—	988 562
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	17 212 788	8 637 321	6 562 120	1 643 961	16 080 269	17 620 721	4 543 610	1 242 414	65 273 876
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	778 556	519 370	1 271 227	3 312 380	in Kol. 169a	in Kol. 169b	in Kol. 169c	in Kol. 169d	900 812
45	Leipzig-Dresdener	3 731 597	1 696 770	1 989 086	978 278	707 648	597 713	613 210	815 179	5 158 550
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth.)	—	—	—	—	122 468	—	—	—	122 468
47	Lübeck-Büchener	86 683	1 183 317	272 152	—	—	—	—	—	109 722
48	Lüttich-Maestrichter	406 230	634 393	256 500	215 820	--	—	—	—	545 401
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	5 315 029	884 714	1 113 429	882 158	8 674 786	—	441 483	—	15 027 539
50	a. Magdeburg-Halberstädter	1 065 644	in Kol. 169c	5 518 719	in Kol. 169d	971 924	in Kol. 170c	4 473 116	in Kol. 170d	3 625 816
	b. Magdebg.-Wittenbergesche	570 907	" " 169c	425 044	—	474 998	—	27 084	—	1 895 428
	c. Cöthen-Bernburger	580 458	—	—	—	1 359 267	—	—	—	2 046 419
51	Mecklenburgische	645 986	934 786	142 210	8333	332 278	3382	12 012	—	1 196 213
52	Mohacs-Fünfkirchener	127 024	—	—	—	4 027 599	—	—	—	4 329 969
53	Neisse-Brieger	137 867	195 257	280 480	—	7192	—	889 926	—	151 267
54	Niederländische Rhein-E.	in Kol. 169a	1 019 408	499 595	—	in Kol. 169a	3340	3 283 082	—	1 996 488
55	Niederschlesische Zweigbahn	824 070	309 541	438 588	466 593	97 299	—	297 939	—	1 001 214
56	a. Oesterreichische nördliche	3 037 682	1 052 570	761 643	470 259	343 012	6719	8 603 562	909 600	5 525 592
	b. Oesterreich. südöstliche	2 895 147	2 912 419	2 350 332	55 567	970 015	60 241	149 711	—	5 986 695
	c. Wien-Neu-Szönyer	2 660 690	960 914	344 197	31 850	141 777	72 618	25 752	2445	3 206 930
57	Oppeln-Tarnowitzer	1 069 071	485 942	289 717	22 146	463 272	—	637 932	—	1 577 639
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	3 044 923	2 336 431	1 868 887	1 192 457	8 174 895	—	—	4 508 401	11 296 466
	b. Pfälzische Maximiliansb.	836 953	143 714	437 961	694 061	1 093 365	—	—	2 743 300	1 967 309
59	Rheinische	5 805 333	2 947 701	2 378 732	1 998 906	3 750 750	87 400	4 277 201	631 506	10 001 791
60	a. Südbahn, Oesterreichische	12 803 584	1 822 720	923 280	i. K. 169b u. c	3 920 372	221 436	16 298	in K. 170b u. c	22 414 586
	b. Nordtiroler	104 670	200 847	336 635	—	185 440	—	—	—	403 704
	c. Venetianische u. Südtirol.	3 922 660	in Kol. 169a	in Kol. 169a	—	357 453	in Kol. 170a	in Kol. 170a	—	3 206 855
61	Süd-Norddeutsche	1 414 893*	319 724*	709 580*	—	1 520 156	36 650	7610	—	3 175 342
62	Taunus-Bahn	232 035	in Kol. 169c	474 141	in Kol. 169c	168 671*	in Kol. 170c	672 073*	in Kol. 170c	515 064
63	Theiß-Bahn	1 831 099*	3 104 737*	778 155*	—	13 841	—	59 368	—	1 950 323
64	a. Thüringische	4 652 319	1 661 628	2 514 372	1 351 102	in Kol. 169a	in Kol. 169b	in Kol. 169c	in Kol. 169d	5 465 520
	b. Werra-E.	1 322 088	365 434	575 357	301 027	" " 169a	" " 169b	" " 169c	" " 169d	1 533 548
65	a. Warschau-Wiener	4 121 880	1 363 230	260 452	—	2 214 203	—	—	—	6 517 80
	b. Warschau-Bromberger	1 114 039	722 867	145 116	—	283 320	—	—	—	1 455 86

Digitized by Google

171			172	173		174	

Güter-Verkehr.

wurden befördert:

Haupt Güter				Außerdem Betriebsdienst- und Baugüter		Benennung derjenigen Arten von Gütern, welche den Hauptverkehr auf der Bahn bildeten:	
b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. Verkehre angekommen von fremden Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	Zusammen.	a. tarifirte.	b. frachtfrei beförderte.		
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		
571 965	94 997	—	1 903 515*	—	4204	Kohlen u. Coaks, Eisen u. Eisenwaaren, Brennholz u. Zucker .	33
3 059 871	43 489	—	8 520 700	30 150	96 032	Steinkohlen, Coaks, Bau- u. Grubenholz, Bitumalien, Eisen ꝛc.	34 a
—	—	—	2 164 914	254 780	58 729	Steinkohlen, Brennholz, Steine, Erze ꝛc.	b c
515 841	613 176	103 152	2 258 606	—*	—*	Holz, Steine, Kohlen u. Coaks, Getreide u. Hülsenfrüchte, Eisen ꝛc.	35
4 458 062	675 511	—	6 952 845*	—	630 088	Getreide ꝛc., Salz, Vieh, geistige Getränke, Bergöl, Holz, Eisen ꝛc.	36
306 494	181 531	—	683 051	—	100 974	Zucker, Syrup, Baumwolle, Manufakturwaaren, Maschinen ꝛc.	37
—	—	—	2 994 270*	—	254 789	Braunkohlen, Eisen, Eisenerze u. Holz .	38
2 806 732	4 508 523	2 820 411	13 129 141	in Kol. 169	—	Steinkohlen, Coaks, Erze, Eisen, Steine, Holz, Wein, Leder, Glas ꝛc.	39
in Kol. 171c	80 531	—	342 244	—	30 065	Steinkohlen u. Baumaterialien .	40
4 991 044	10 161 975	3 221 026	35 914 036*	—	2 980 388	Kohlen, Körnerfrüchte, Holz, Vieh, Getränke, Eisen u. Eisenw. ꝛc.	41
2 620 293	1 273 286	561 157	12 202 161*	—	2 215 966	Abfälle, Baumwolle u. Waaren daraus, chemische Produkte, Eisen ꝛc.	42 a
—	—	—	988 562	—	101 419	Eisen u. Eisenw., chemische Produkte, Getränke, Getreide, Gyps ꝛc.	— b
27 673 304	12 167 068	3 250 662	108 364 910	2 121 240	—	Kohlen, Erze, Roheisen, Steine u. Erden, Getreide u. Hülsenfrüchte ꝛc.	43
657 310	1 391 170	4 328 190	7 277 482	—*	—	Kohlen u. Coaks, Eisen u. Eisenw., Getreide u. Hülsenfrüchte ꝛc.	44
3 186 932	3 590 212	2 232 578	14 168 272	—	—	Kohlen, Manufakturwaaren, Eisen u. Eisenwaaren .	45
—	—	—	122 468	—	5400	Kohlen u. Coaks .	46
1 531 892	957 583	—	2 599 197	—	—	Rohprodukte u. Handelsgüter .	47
683 839	319 335	249 062	1 797 637	—	—	Kohlen, Bauholz, Getreide, Eisen, Metalle, Obst, Steine, Kalk ꝛc.	48
1 421 943	2 153 125	1 385 411	19 988 018	—	—	Kohlen, Salz, Bodenerzeugnisse, Zucker, Eisen u. Eisenw., Steine ꝛc.	49
2 262 047	4 205 712	7 670 999	17 764 569	—	—	Kohlen, Eisen u. Stahl, Holz, Spiritus, Zucker, Syrup, Steine ꝛc.	50 a
597 663	645 736	—	3 138 827	—	24 048	Getreide, Hülsenfrüchte, Oel, Spiritus, Wolle u. Garne daraus ꝛc.	— b
—	—	—	2 046 419	—	—	Getreide, Kohlen, Steine, Zucker .	— c
1 104 449	456 744	13 623	2 771 029	—	169 339	Getreide u. Hülsenfrüchte, Kohlen, Holz, Rohprodukte u. Handelsgüter	51
—	—	—	4 329 969	—	87 877	Kohlen u. Coaks, Getreide, Wein, Salz, Mehl, Holz, Eisen ꝛc.	52
224 275	1 200 890	—	1 576 432	—	34 336	Kohlen, Kalk, Getreide u. Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate ꝛc.	53
1 373 069	3 984 210	—	7 353 767	395 409	—	Getreide, Holz, Kaffe, Mehl, Oel, Steinkohlen u. Eisen .	54
362 710	824 939	518 637	2 707 500	—	86 104	Getreide .	55
2 575 018	10 924 910	2 127 412	21 152 932	165 952	1 255 733	Kohlen, Zucker, Spiritus, Getreide, Mehl, Manufakturwaaren ꝛc.	56 a
5 922 821	4 879 038	635 248	17 423 802	256 807	1 612 015	Brennholz, Kohlen, Wein, Getreide, Raps, Mehl, Salz, Wolle ꝛc.	— b
1 158 190	414 861	38 388	4 818 369	3506	150 967	Holz, Kohlen, Zucker, Getreide, Hülsenfrüchte, Mehl, Steine ꝛc.	— c
506 074	991 633	56 365	3 131 711	45 786	—	Kohlen, Roheisen, Hölzer, fabricirtes Eisen, Wolle, Oel, Spiritus ꝛc.	57
2 588 921	2 078 106	5 893 990	21 857 483	—	—	Kohlen u. Coaks, Erze, Roheisen, Schienen, Holz u. Bretter ꝛc.	58 a
168 820	480 394	3 554 290	6 170 813	—	—	Kohlen u. Coaks, Erze, Roheisen, Schienen, Holz u. Bretter ꝛc.	— b
3 674 437	7 272 993	2 984 038	23 933 259	121 067	337 276	Abfälle, Baumwolle, Blei, Kohlen u. Coaks, Eisen, Erze, Getreide ꝛc.	59
2 974 240	1 324 173	in Kol. 171b u. c	26 712 999	—	9 996 923	Getreide, Hölzer, Kohlen, Eisen, Wein, Spiritus, Mahlprodukte ꝛc.	60 a
333 863	648 567	—	1 386 134	—	64 131	Getreide, Brennholz, Bretter, Kohlen, Eisen u. Eisenw., Salz ꝛc.	— b
1 752 249	1 763 698	—	6 722 802	—	439 653	Getreide, Mahlprodukte, Kolonialwaaren, Oele, Kohlen u. Coaks ꝛc.	— c
644 912	966 082	—	4 786 336*	—	506 440	Kohlen, Baumaterialien, Maschinen, Getreide, Garne, Baumwolle ꝛc.	61
in Kol. 171c	1 322 439	in Kol. 171c	1 837 503	—	—	Kolonialwaaren, Wein, Feldfrüchte, Kohlen, Erze, Eisen ꝛc.	62
3 295 672	1 091 683	—	6 337 680*	—	497 939	Weizen, Vieh, Oelsaat, Salz, Wein, Wolle, Tabak, Eisen ꝛc.	63
2 383 252	3 088 992	1 968 227	12 905 991	60 157	250 219	Braunkohlen, Holz, Salz, Getreide, Mühlenfabrikate, Eisen u. Eisenw.	64 a
606 272	808 474	437 816	3 386 106	—	—	Holz, Kohlen, Steine u. Vieh .	— b
1 394 478	397 206	—	8 309 494	675 556	in Kol. 173a	Kohlen, Holz, Getreide, Steine, Eisen, Zucker, Mehl, Spiritus ꝛc.	56a
763 775	128 550	—	2 348 189	121 807	" " 173a	Getreide, Zucker, Bauholz, Heringe, Zuckerrüben, Bier, Steine ꝛc.	— b

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	175			176		177		178		
		(Forts.) A. Im Betriebsjahre 1864 wurden befördert:							(Forts.) II. Personen- und		
		Fahrzeuge aller Art.			Thiere.		Gewicht		a.	b.	c.
		a. Equipagen.	b. Eisenbahn-Fahrzeuge (Lokomotiven, Tender u. Wagen).	c. Sonstige Fahrzeuge (Mobilwagen, Schiffen, Anzuziehen u. s. w.).	a. Pferde (Esels-, Koppel- rc.).	b. Rindvieh, Schweine u. sonstige Thiere.	a. der in Kol. 176a u. b. aufgeführten Thiere.	b. der außerdem beförderten Thiere.	Sämmtliche Personen in der I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
									haben zurückgelegt		
		Anz.	Anz.	Anz.	Stück.	Stück.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Meilen.	Meilen.	Meilen.
1	Badische	323	in Kol. 146, 168—170	in Kol. 146, 168—170	4603	241 981	777 514	4050*	762 303	4 749 829	14 263 025
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	766	in Kol. 175a	in Kol. 175a	9982	294 535	—	—	763 764	10 180 541	18 772 443
3	Braunschweigische	267	93	81	6738	207 948	291 495	857*	133 895	1 489 826	3 301 250
4	Hannoversche	839	in Kol. 175a	in Kol. 175a	8506*	8933*	—	1150	536 480	4 969 477	10 098 258
5	Main-Neckar	132	137	12*	1808	28 338	—*	—*	—	—	—
6	Main-Weser	78	347*	219	257	1410	4070	201 850*	225 806	2 187 296	3 283 375
7	Nassauische	25	192	—	259	16 322	30 295	—	141 789	957 968	2 077 217
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	1975	437	—	18 936	594 705	566 606	in Kol. 177a	400 811	3 547 164	4 873 370
9	" Ostbahn	518	530	178*	17 204	835 122	967 678	—	786 618	5 483 026	6 198 311
10	" Saarbrücker(u.Trier)	91	—	—	4987	125 324	147 866	1003	37 947	363 755	1 448 171
11	" Westfälische	138	60	110	3097	25 508	140 843	671	28 177	392 183	1 344 573
12	Sächsische östliche	3	154	972	4460	1597	—*	287 380	89 139	1 549 979	4 482 932
13	Sächsische westliche	4	41	468*	2473*	3133	—*	351 393	118 168	2 561 395	7 072 520
14	Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltg.										
15	Aach-Düss. { a. Aach.-Düsseld.	60	3	—	5369	182 043	265 479	—	44 191	571 966	849 191
	Ruhrorter { b. Ruhrort-Gref.	32	3	—	1054	34 797	70 843	—	8678	196 577	386 482
16	Bergisch-Märkische	10	—	321	542	74 906	335 775	—	63 675	1 303 763	3 193 003
17	a. Löbau-Zittauer	—	1	362	2107	258	—*	27 378	1336	83 315	413 725
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	344	2101	294	—*	29 404	613	55 115	271 390
18	a. Oberschlesische	187	—*	881*	8404*	32 017	75 460	403	82 311	1 203 526	1 926 571
	b. Breslau-Posen-Glogauer	121	—*	16*	2347*	162 893	137 182	366	34 989	557 248	1 754 464
19	Stargard-Posener	133	—*	—	5332	339 698	251 771	326	22 738	375 856	955 613
20	Rhein-Nahe-E.	57	241	—	2757	133 312	180 086	736	80 914	450 701	1 147 567
21	Wilhelms-Bahn	932	18	—	5637	18 943	54 053	—	12 364	182 592	318 620
	b) in Privatverwaltung.										
22	Aachen-Mastrichter	10	—	—	4036	173 297	255 703	—	61 682	264 897	686 877
23	Albertsbahn	—	—	17	14*	126*	—*	12,6	2189	106 255	386 842
24	Altona-Kieler	198	—	—	4904	78 470	323 741	—	34 840	608 505	2 731 521
25	Aussig-Teplitzer	—*	—	—	—	—*	—*	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	395	—	—	2184	191 534	—*	—	97 974	1 874 196	7 591 101
27	Berlin-Anhaltische	131	17	11	4367	141 867	379 322	—	199 011	2 433 748	4 815 429
28	a. Berlin-Hamburger	440	180	3053	31 616	448 563*	923 258	—	191 361	2 498 742	3 074 062
	b. Hamburg-Bergedorfer	149	—	—	14 095	318 563	—	—	14 647	261 423	453 631
29	Berlin-Potsdam-Magdeberg.	151	—	—	4023	82 815	152 922	—	230 291	2 098 328	4 302 251
30	Berlin- { a. Stammbahn	3 66	10	—	5022	365 920	544 671	—	49 218	1 071 264	2 822 995
	Stettiner { b. Hinterpommer.	78	—	—	1477	125 260	158 207	—	7315	268 528	709 383
	c. Vorpommersche	177	1	—	2164	91 937	122 283	—	21 010	468 398	1 319 080
31	Böhmische Westbahn	105*	—	—*	170*	34 979	46 850	1009	43 330	391 701	1 746 12
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	115	—	125*	1167	32 335	72 351	167	35 883	569 087	1 830 53

Digitized by Google

178	179	180						181	
Güter-Verkehr.									
B. **Durchschnitts-Verhältnisse.**									
d. Sämmtliche Personen in der IV. Klasse haben zurückgelegt	e. Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs ꝛc.) haben zurückgelegt	Zusammen.	a. Sämmtliche Eilgüter haben zurückgelegt	b. Sämmtliche Postgüter haben zurückgelegt	c. Sämmtliche Frachtgüter der Normalklasse (u. sperrige) haben zurückgelegt	d. Sämmtliche Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen) haben zurückgelegt	e. Sämmtliche Kohlen und Coaks haben zurückgelegt	f. Sämmtliche Betriebsdienst- und Baugüter haben zurückgelegt	Zusammen.	
Meilen.	Meilen.	Personenmeilen.	Meilen.		Meilen.		Meilen.		Centnermeilen.	
—	476 442	20 231 600	4 281 942	1 056 753	26 954 273	35 020 953	121 393 115*	14 095 510	202 802 546	1
—	408 735	30 125 485	—	—	—	—	—	—	577 164 338	2
—	352 663	5 277 634	2 043 593	—	30 770 071	178 009 538	in Kol. 180d	2 694 478	213 517 680	3
—	—*	15 604 195	—	—	—	—	—	—	523 936 018*	4
—	—	4 263 324	—	—	—	—	—	—	27 570 070	5
—	276 369	5 972 846	2 168 670	—*	22 354 163	73 750 900	2 403 402	17 643 843	118 320 978	6
—	121 196	3 298 200	187 609	—	3 199 387	55 885 193	6 254 291	120 672	65 647 152	7
7 917 960	3 444 856	20 184 361	4 377 364	143 519	72 000 211	256 244 225	376 698 486	26 343 520	735 807 325	8
7 294 657	2 104 152	21 866 764	4 117 263	2012	65 263 497	165 562 487	6 791 503	45 086 183	286 822 945	9
667 308	165 675	2 682 856	185 228	—	1 454 717	58 985 860	108 959 240	3 344 501	172 929 546	10
1 480 548	169 641	3 415 424	744 639	34 800	10 493 558	42 796 222	43 360 743	4 048 888	101 478 850	11
—	370 761	6 492 811	1 219 876	—*	33 477 448	78 645 648	in Kol. 180d	384 699	113 727 671	12
—	484 567	10 236 650	3 566 684	—*	47 190 944	382 535 497	" " 180d	955 615	434 248 740	13
—	—	15 260 629	—	—	—	—	—	—	211 180 971	14
1 258 045	10 151	2 733 544	633 945	222 565	2 808 732	22 183 566	13 477 613	803 472	40 139 893	15a
503 935	9010	1 104 682	255 158	76 613	1 132 898	11 566 381	17 956 093	594 366	31 581 509	- b
4 229 196	136 632	8 926 269	2 075 212	427 241	25 095 749	183 169 319	201 013 385	14 850 763	426 631 669	16
—	63 721	562 097	100 702	—	1 804 047	8 997 574	in Kol. 180d	9729	10 912 052	17a
—	43 526	370 644	51 881	—	837 617	6 169 129	" " 180d	—	7 058 627	- b
2 284 702	740 018	6 237 128	425 518	—	11 249 946	156 897 976	408 196 372	1 829 121*	578 598 933	18a
841 887	466 617	3 635 205	299 864	—	5 850 193	56 234 384	65 682 842	520 946*	128 588 229	- b
754 718	410 852	2 519 779	280 107	—	5 462 813	33 383 921	22 761 768	75 850*	61 964 459	19
292 661	234 843	2 206 686	395 172	64 751	2 671 307	51 811 274	38 392 936	3 436 400	96 771 840	20
595 554	239 117	1 348 247	54 949	—	2 619 189	17 415 094	46 430 765	1 304 928	67 824 923	21
—	128 110	1 141 566	308 409	324	1 743 528	11 481 824	2 452 068	125 368	16 111 521	22
212 255	10 353	717 894	9862	20 476	139 249	1 106 525	644 4497	1400	7 722 009	23
—	—*	3 374 869	826 615*	—	13 949 257*	21 303 001	in Kol. 180d	1 463 494	37 542 370	24
—	—	392 966	—	—	—	—	—	—	—	25
—	358 704	9 921 978	1 819 020	—	44 155 800	113 439 660	in Kol. 180d	—	189 414 480	26
—	877 417	8 325 601	2 925 824	262 302	37 321 342	73 719 827	39 383 731	5 020 651	158 633 677	27
2 361 234	6 413 592	14 538 991	4 088 000	—	98 202 427	91 490 267	2 151 968	7 674 957	203 607 619	28a
158 834	—	887 539	332 592	—	6 813 764	9 059 276	153 588	—	16 359 220	- b
676 723	721 339	8 028 932	2 583 218	—	54 563 488	58 152 935	28 970 963	—	144 270 604	29
2 155 336	531 855	6 630 665	848 360	231 942	6 610 518	61 821 358	1 681 599	8 217 006	79 410 783	30a
692 863	207 298	1 885 387	121 031	73 726	1 419 661	18 687 447	508 005	945 856	21 755 729	- b
1 187 568	544 959	3 541 024	398 984	91 376	1 589 063	13 802 963	1 671 250	14 746 007	32 299 643	- c
—	144 387	2 325 841	123 185	—	34 279 736	in Kol. 180c	33 486 400	1 552 869	69 442 190	31
1 309 201	978 977	4 723 683	273 955	—	6 003 749	28 396 211	91 762 918	3 707 793	130 144 626	32

Digitized by Google

II. Privatbahnen. (Forts.)	175			176		177		178		
	(Forts.) A. Im Betriebsjahre 1864 wurden befördert:							(Forts.) II. Personen- und		
	Fahrzeuge aller Art.			Thiere.		Gewicht		a.	b.	c.
	a. Equipagen.	b. Eisenbahn-Fahrzeuge (Lokomotiven, Tender u. Wagen).	c. Sonstige Fahrzeuge (Handwagen, Schlitten, Kameelwagen u. s. w.)	a. Pferde (Luxus-, Koppel- rc.)	b. Rindvieh, Schweine u. sonstige Thiere.	a. der in Kol. 176a u. b. aufgeführten Thiere.	b. der außerdem beförderten Thiere.	Sämmtliche Personen in der I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
	Anz.	Anz.	Anz.	Stück.	Stück.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	haben zurückgelegt Meilen.	Meilen.	Meilen.
33 Brüm-Rossitzer	4	—	—	—	1347	4136	—	971	16 259	81 247
34 Buschtch- a. Kralup-Kladno	—	—	—	16	1100	2070	—	726	13 719	75 124
b. Prag-Weihybka										
rader c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	33	60	—	5269	42 541	108 468
35 Frankfurt-Hanauer	46	20	—	540	19 131	—	—	28 322	423 077	963 201
36 Galizische Carl-Ludwig-B.	280	2	10	2278	522 970	1 120 016	1732	81 686	815 325	2 319 809
37 Glückstadt-Elmshorner	22	—	—	112	5899	18 146	—	940	42 794	334 143
38 Graz-Köflacher	7	—	11	21	95	1492	—	607	23 757	229 537
39 Hessische Ludwigs-E.	185	—	—	3427	84 013	—	—	267 648	2 095 191	3 976 039
40 Homburger	—	—	—	—	—	—	—	79 023	346 719	565 041
41 Kaiser Ferdinands Nordb.	2249*	151	—	15 554*	1 238 559*	2 607 239	4755	519 775	3 440 891	8 724 763
42 Kaiserin a. Lokom.-Bahn	575*	17	in Kol. 175a	4102*	282 727	508 697	—	431 862	2 312 423	4 100 059
Elisabeth b. Pferde-Bahn	204	—	" " 175a	—	—	—	—	—	20 019	101 210
43 Köln-Mindener (u. Gießener)	213	934	866	14 344	308 349	519 026	615	581 002	4 087 350	3 806 520
44 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	54	110	359	in Kol. 176b	3140*	—	—	—	—	—
45 Leipzig-Dresdener	214	136	14	2619	98 132	188 854	—	143 142	1 829 633	4 848 209
46 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	2786	—	—	4002	146 390	555 369
47 Lübeck-Büchener	67	—	—	1355	20 024	—	—	12 025	249 561	474 073
48 Lüttich-Mastrichter	5	—	—	169	1475	—	—	46 468	142 254	658 770
49 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	256	51	—	7633	975 28	318 502	436	54 990	1 073 105	3 557 324
50 a. Magdeburg-Halberstädter	207	—	—	5017	96 361	221 141	—	60 179	804 690	2 150 160
b. Magdebg.-Wittenbergesche	529	—	—	3371	47 655	122 084	—	11 502	352 209	846 392
c. Cöthen-Bernburger	8	—	—	91	8915	15 970	—	1045	40 621	170 419
51 Mecklenburgische	197	—	—	2867	78 096	146 098	—	24 918	635 787	1 123 094
52 Mohacs-Fünfkirchener	16	—	—	7	769	2170	47	2929	71 346	124 375
53 Neisse-Brieger	14	—	25	549	6062	12 499	68	4776	67 930	150 502
54 Niederländische Rhein-E.	172	103	10	2130	153 959	746 795	8	864 595	1 760 864	2 894 063
55 Niederschlesische Zweigbahn	102	—	—	535	57 051	51 091	—	5148	108 626	300 543
56 a. Oesterreichische nördliche	652*	71	—*	2840*	190 656	336 786	4368	354 869	2 234 319	5 376 325
b. Oesterreich. südöstliche	816*	—	—*	4514*	453 925	1 253 916	9421	572 457	3 154 385	4 549 244
c. Wien-Neu-Szönyer	150*	—	—*	1901*	80 480	247 148	5360	31 284	261 982	849 408
57 Oppeln-Tarnowitzer	16	—	—	147	11 869	17 408	—	3103	30 250	95 880
58 a. Pfälzische Ludwigsbahn	78	—	—	3107	99 314	—	—	32 695	957 645	2 330 867
b. Pfälzische Maximiliansb.	23	—	—	100	22 206	—	—	12 606	245 598	591 410
59 Rheinische	331	87	—	3861	38 889	226 477	873	1 965 610	5 024 081	7 388 095
60 a. Südbahn, Oesterreichische	2602	in Kol. 175a	in Kol. 175a	10 976	305 179	—	—	1 241 794	4 548 814	10 720 470
b. Nordtiroler	54	—	—	110	3908	17 238	42	14 577	135 225	597 636
c. Venetianische u. Südtirol.	1873	—	—	3142	52 641	—	—	519 193	2 730 826	5 089 840
61 Süd-Norddeutsche	571	—	—	1701	36 391	77 478	—	15 684	232 498	1 186 215
62 Taunus-Bahn	22	—	—	150	4288	—	—	130 374	916 730	1 647 849
63 Theiß-Bahn	17	—	371	1467	228 180	494 981	1244	106 426	1 145 269	2 310 624
64 a. Thüringische	411	84	32	10 676	56 169	320 760	—	167 357	2 383 533	4 893 395
b. Werra-E.	328	—	—	3462	22 594	121 531	—	16 323	394 185	1 210 447
65 a. Warschau-Wiener	416	—	312	1737	11 233	—	—	108 244	878 425	1 225 422
b. Warschau-Bromberger	191	—	110	1751	1047	—	—	38 490	266 187	298 063

Digitized by Google

178	179	180						181	
Güter-Verkehr.									
B. Durchschnitts-Verhältnisse.									
d. Sämmtliche Personen in der IV. Klasse haben zurückgelegt	e. Personen (zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs rc.) haben zurückgelegt	Zusammen	a. Sämmtliche Eilgüter haben zurückgelegt	b. Sämmtliche Postgüter haben zurückgelegt	c. Sämmtliche Frachtgüter der Normalklasse (u. sperrige) haben zurückgelegt	d. Sämmtliche Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen) haben zurückgelegt	e. Sämmtliche Kohlen und Coaks haben zurückgelegt	f. Sämmtliche Betriebsvieh- und Baugüter haben zurückgelegt	Zusammen	
Meilen.	Meilen.	Personenmeilen.	Meilen.		Meilen.		Meilen.		Centnermeilen.	
—	14 998	113 438	—	—	35 296	994 795	5 264 102	12 588	6 206 781	33
—	—	89 569	1835	316	180 190	188 669	21 415 306	308 921	22 095 237	34a
63 968	—	220 246	1266	—	147 400	517 471	8 331 841	761 254	9 739 232	-bc
—	5674	1 420 274	198 958	87 248	2 052 415	7 315 441	in Kol. 180d	—	9 654 062	35
—	1 005 134	4 221 954	376 606	—	in Kol. 180d	175 927 376	" " 180d	—	176 303 982	36
—	—*	377 877	40 075	—	529 708	1 433 515	" " 180d	246 763	2 250 061	37
—	3522	257 423	2892	—	719 375	1 200 738	12 633 066	—	14 556 071	38
—	192 447	6 531 325	1 637 211	—	25 562 991	69 859 196	in Kol. 180d	in Kol. 180d	97 059 398	39
—	990	991 773	18 136	12 815	77 036	172 397	561 781	75 162	917 330	40
—	6 194 129	18 879 538	2 627 221	—	70 181 660	109 553 900	229 333 211	47 486 208	759 182 200	41
—	2 256 946	9 101 290	2 543 690	—	in Kol. 180d	257 117 082	9 772 168	30 316 463	299 749 403	42a
—	18 183	139 412	10 629	—	15 778 125	in Kol. 180c	136	886 449	16 675 339	- b
7 965 497	1 711 873	18 152 242	5 975 524	—	61 876 895	328 235 721	577 273 500	22 009 570	995 371 210	43
—	—	2 020 063	1 179 299	—	13 879 053	66 511 223	in Kol. 180d	—	81 569 575	44
—	273 148	7 094 132	2 180 017	716 500	27 208 000	66 464 706	18 513 200	—	115 082 423	45
—	—	705 761	—	—	—	—	97 974	4320	102 294	46
—	—*	735 659	—	—	—	—	—	—	16 065 339	47
—	3966	851 458	45 778	—	760 854	3 522 181	—	—	4 328 813	48
—	236 067	4 921 486	2 342 222	152 390	28 020 144	65 805 646	26 378 379	—	122 698 781	49
—	289 245	3 304 274	1 068 944	—	26 412 414	34 466 004	21 874 374	—	86 821 736	50a
—	260 557	1 470 960	1 060 267	43 657	20 157 296	8 711 075	1 472 210	448 231	31 892 736	- b
—	9573	221 658	21 890	—	262 618	1 331 403	3 114 464	—	4 730 375	- c
—	87 090	1 870 889	364 701	—*	6 408 768	16 353 469	in Kol. 180d	831 561	23 958 499	51
—	46 134	244 684	8652	—	1 060 227	920 922	32 108 239	314 181	34 412 221	52
285 144	106 016	614 368	33 807	—*	352 725	3 294 318	4 666 720	189 615	8 537 185	53
—	1 396 961	6 916 483	3 015 438	—	21 152 020	25 622 933	49 186 189	3 347 149	105 323 729	54
318 391	143 408	876 116	179 238	4756	1 704 238	13 223 787	1 976 190	317 693	17 405 902	55
—	3 784 131	11 749 644	2 134 229	—	106 406 172	113 554 053	102 669 763	22 872 451	347 636 668	56a
—	3 124 778	11 400 864	1 517 158	—	54 766 098	346 932 391	37 825 014	59 491 488	500 532 149	- b
—	279 162	1 421 836	722 755	—	6 268 252	50 378 085	2 136 065	1 320 604	60 825 761	- c
173 062	19 432	321 727	15 074	4230	809 226	12 059 043	5 305 451	509 008	18 702 032*	57
—	—	3 321 207	598 424	—	3 428 566	54 979 508	128 354 955	—	187 361 453	58a
—	—	849 614	133 585	—	1 012 892	10 960 587	18 147 425	—	30 254 489	- b
467 018	849 912	15 691 716	3 113 590	1 156 002	19 030 163	111 638 600	38 191 726	3 810 603	176 940 684	59
—	12 557 446	29 068 524	5 959 776	—	197 163 589	562 500 722	in Kol. 180d	—	765 624 087	60a
—	140 375	887 813	71 356	—	2 713 334	6 197 914	1 295 080	291 091	10 577 775	- b
—	4 409 687	12 749 546	1 878 116	—	in Kol. 180d	74 315 590	in Kol. 180d	11 228 492	87 422 198	- c
—	358 629	1 793 026	163 982	—	6 966 532	22 344 040	14 301 480	—	43 776 034	61
—	—	2 694 953	—	—	—	—	—	—	7 742 253	62
—	1 817 491	5 409 810	331 241	—	10 293 643	88 834 298	2 024 187	7 767 390	109 253 759	63
—	477 212	7 921 497	3 503 831	158 966	35 901 998	110 311 341	in Kol. 180d	2 683 581	152 359 720	64a
—	175 382	1 826 337	534 483	—	9 818 777	21 385 321	" " 180d	—	34 738 581	- b
2 692 215	2 376 807	7 281 113	190 330	—	6 668 942	68 742 354	80 154 137	9 353 797	165 109 560	65a
576 173	758 286	1 937 199	46 015	—	2 352 509	13 212 726	4 069 966	—	19 681 216	- b

Digitized by Google

		182				183			184				185
		(Forts.) **II. Personen- und**							(Forts.) B. **Durchschnitts-**				
		Durchschnittlich haben durchfahren:											
	I. **Staatsbahnen.**	a. jede Person in der I. Klasse	b. jede Person in der II. Klasse	c. jede Person in der III. Klasse	d. jede Person in der IV. Klasse	e. jeder Militair ꝛc.	jede Person (ohne Unterschied der Klasse)	a. Eilgut	b. Postgut	c. jeder Frachtgut d. Normalklasse (und Sperrgien)	d. Frachtgut d. ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	e. Kohlen und Coaks	f. Betriebsdienst- und Baugut	jeder Zoll-Centner Gut überhaupt
		Meilen.					Meilen.	Meilen.						Meilen.
1	Badische	9,06	5,29	2,94	—	11,65	*3,15*	11,41	15,88	11,66	10,49	9,71 *	11,64	*10,37**
2	Bayerische (u. gep. Zweigb.) .	18,75	10,35	4,40	—	16,79	*5,69*	—	—	—	—	—	—	*13,0*
3	Braunschweigische . . .	8,94	6,03	3,75	—	10,49	*4,49*	9,09	—	9,22	8,01	in Kol. 1844	3,46	*8,01*
4	Hannoversche	9,91	9,40	5,42	—	—	*6,41*	—	—	—	—	—	—	*12,62*
5	Main-Neckar	—	—	—	—	—	*3,75*	—	—	—	—	—	—	*7,47*
6	Main-Weser	16,83	13,29	5,17	—	11,76	*7,14*	18,15	—*	19,28	15,39	5,00	3,16	*15,39**
7	Nassauische	4,21	3,47	2,41	—	4,71	*2,76*	5,34	—	6,35	9,74	7,19	6,62	*9,13*
8	Preuß. Niederschles.-Märk. .	17,18	14,05	8,37	7,68	23,89	*10,00*	18,87	15,79	21,48	18,24	34,65	24,49	*25,31*
9	„ Ostbahn	43,91	18,02	9,56	8,16	18,88	*11,07*	39,48	6,58	30,90	18,17	5,17	21,74	*19,48*
10	„ Saarbrücker (u. Trier)	4,46	3,21	2,06	2,41	8,89	*2,33*	4,09	—	5,59	6,29	2,86	1,91	*3,49*
11	„ Westfälische	6,47	6,44	4,89	4,32	8,26	*4,94*	10,50	6,00	9,40	7,50	9,47	3,40	*7,56*
12	Sächsische östliche . . .	6,29	5,06	3,51	—	5,55	*3,96*	9,14	—*	9,57	5,73	in Kol. 1844	0,51	*6,29*
13	Sächsische westliche . . .	9,82	6,67	3,90	—	11,88	*4,55*	11,98	—*	9,54	10,24	„ „ 1844	1,91	*10,16*
14	Württembergische . . .	—	—	—	—	—	*3,25*	—	—	-	—	—	—	*12,43*
	II. **Privatbahnen**													
	a) unter Staatsverwaltg.													
15	Aach.-Düsseld. a. Aach.-Düsseld.	3,99	2,76	2,20	2,42	3,20	*2,42*	6,56	4,05	5,35	5,67	3,07	4,31	*4,45*
	Ruhrorter b. Ruhrort-Cref.	2,50	2,10	1,93	2,00	3,30	*2,00*	3,56	2,55	3,71	4,10	3,65	1,99	*3,71*
16	Bergisch-Märkische . .	3,58	2,63	2,27	2,24	4,62	*2,28*	7,52	4,05	6,85	6,37	4,69	4,40	*5,39*
17	a. Löbau-Zittauer. . . .	4,18	3,20	2,46	—	4,28	*2,69*	4,23	—	3,65	3,97	in Kol. 1844	0,25	*3,86*
	b. Zittau-Reichenberger .	3,11	2,59	2,07	—	3,56	*2,25*	3,37	—	3,47	3,25	„ „ 1844	—	*3,21*
18	a. Oberschlesische . . .	11,22	7,74	5,56	4,82	11,99	*5,97*	13,17	—	15,64	12,52	16,07	4,96	*15,26*
	b. Breslau-Posen-Glogauer	10,50	9,35	6,88	6,46	11,43	*7,49*	13,01	—	16,37	13,85	19,59	12,45	*16,29*
19	Stargard-Posener . .	9,27	8,91	5,23	6,33	11,12	*7,99*	11,80	—	12,20	12,30	15,03	17,51	*13,17*
20	Rhein-Nahe-E.	4,39	4,51	2,82	2,47	14,23	*3,34*	8,50	8,20	10,96	9,23	14,15	4,01	*10,34*
21	Wilhelms-Bahn	5,27	4,47	3,47	3,09	7,23	*3,74*	6,26	—	6,00	6,21	9,20	6,72	*8,11*
	b) in Privatverwaltung.													
22	Aachen-Mastrichter . . .	3,83	3,07	2,49	—	3,55	*2,75*	3,26	4,50	3,57	4,25	1,05	3,21	*2,84*
23	Albertsbahn	1,89	1,65	1,48	1,21	1,73	*1,41*	1,89	1,88	1,79	1,89	1,03	1,0	*1,12*
24	Altona-Kieler	12,04	8,27	5,23	—	—	*5,77*	10,23*	—	10,40*	9,62	in Kol. 1844	7,88	*9,98*
25	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	*2,81*	—	—	—	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen . .	12,94	8,48	4,48	—	9,76	*5,06*	16,39	—	19,74	—	18,24	—	*18,53*
27	Berlin-Anhaltische . . .	18,44	13,26	7,08	—	11,82	*8,76*	17,43	12,66	18,97	12,96	7,05	12,41	*11,49*
28	a. Berlin-Hamburger . .	14,52	9,81	5 24	7,44	28,66	*10,42*	18,27	—	21,17	15,97	4,68	11,76	*17,40*
	b. Hamburg-Bergedorfer .	—	—	—	—	—	*2,00*	—	—	—	—	—	—	*2,00*
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	8,33	8,82	6,35	2,43	8,09	*6,27*	12,62	—	18,80	16,01	14,22	—	*16,44*
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	10,64	9,69	7,59	6,74	8,22	*7,67*	11,59	11,36	11,79	9,87	6,20	2,08	*7,13*
	Stettiner b. Hinterpommer.	11,36	8,47	6,44	5,03	13,86	*6,56*	10,68	11,45	13,52	9,94	11,45	1,25	*7,92*
	Stettiner c. Vorpommersche	10,09	7,93	5,91	4,79	12,21	*6,14*	12,90	9,87	12,89	7,94	11,30	1,08	*2,86*
31	Böhmische Westbahn . .	8,69	10,70	8,79	11,75	-	*9,21*	16,58	—	11,34	in Kol. 1844	10,96	5,46	*10,53*
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	7,93	6,95	4,57	4,72	6,98	*5,42*	8,80	—	8,18	6,55	7,97	4,78	*7,41*

Digitized by Google

186	187	188					189	190					191	

Güter-Verkehr.

Verhältnisse.

Auf eine (d. h. jede) Meile Bahnlänge kommen durchschnittlich

a. beim Personen-Verkehre	b. beim Güter-Verkehre	Uebersichtl. Verhältnißzahlen zur leicht. Vergleich. d. a. Per-sonen-Frequenz	b. Gü-ter-
Person.-Meilen.	Ctr.-Meilen.	d. resp. Bahn. geg. einan.	

Eingenommen sind durchschnittlich pro Meile:

a. für jede Person in der I. Klasse	b. II.	c. III.	d. IV.	e. für jeden Mili-tair ꝛc.	für jede Personen (ohne Unterschied d. Klasse)	a. für Eilgut	b. Postgut	c. für jeden Zoll-Centner Frachtgut d. Normal-klasse (und sperrigen)	d. Frachtgut d. ermäßig-ten Klasse (excl. Kohlen)	e. Kohlen und Cooks	für jeden Z-Centner Gut überhaupt	
Sgr.					Sgr.	Pfge.		Pfge.		Pfge.		
271 980	2 723 644	27,3	272	6,47	4,05	1,94	—	1,69	2,60	9,33	14,64	in Kol. 1904	3,14	in Kol. 1904	3,35	1
174 257	3 338 526	17,4	334	5,52	3,585	2,33	—	1,14	2,82	—	—	—	—	—	3,21	2
195 976	7 928 618	19,6	793	i. R. 1886	i. R. 1886	3,26	—	2,20	3,19	10,30	—	4,55	2,06	in Kol. 1904	2,64	3
131 718	4 423 641	13,2	442	6,63	4,65	3,06	—	—	3,69	—	—	—	—	—	2,32	4
366 895	2 372 640	36,7	237	—	—	—	—	—	2,95	—	—	—	—	—	4,02	5
224 628	3 786 275*	22,5	379	7,02	4,51	2,42	—	1,45	3,43	10,18	—*	5,12	3,02	2,23	3,62	6
131 507	2 617 510	13,2	262	5,55	3,44	2,19	—	1,57	2,68	11,55	—	4,90	1,86	1,94	2,64	7
390 988	14 253 202	39,1	1425	6,52	4,76	2,99	1,50	1,29	2,30	9,47	10,19	4,92	2,47	1,05	2,00	8
200 741	2 633 094	20,1	263	6,45	4,86	3,02	1,56	1,34	2,96	10,73	12,45	5,47	2,81	1,42	2,97	9
139 369	8 983 353	13,9	898	6,13	3,92	2,62	1,50	1,32	2,49	12,21	—	5,69	1,86	2,13	2,11	10
119 966	3 564 413	12,0	356	6,50	4,50	3,00	1,50	1,17	2,42	10,00	12,00	5,00	2,80	1,90	2,90	11
252 442	4 421 760	25,2	442	4,72	3,54	2,54	—	1,53	2,75	12,71	—*	4,55	3,06	in Kol. 1904	3,61	12
210 674	8 936 998	21,1	894	5,23	3,94	2,56	—	1,56	2,89	12,14	—*	5,23	2,22	" " 1904	2,63	13
221 329	3 062 813	22,1	306	5,48	3,57	2,28	—	1,52	2,60	—	—	—	—	—	3,27	14
239 784	3 522 797	24,0	352	5,83	4,17	3,33	1,83	1,42	2,83	12,19	10,00	7,07	2,42	2,60	3,23	15a
197 265	5 639 555	19,7	564	6,00	4,25	3,42	1,92	1,33	2,92	14,34	10,00	7,47	2,71	2,64	2,92	- b
193 335*	8 893 718*	19,3	889	5,85	4,13	3,43	1,88	1,82	2,88	9,25	11,51	5,27	2,49	2,38	2,68	16
124 633	2 419 524	12,5	242	4,36	3,71	2,69	—	1,55	2,72	12,98	—	5,56	2,51	in Kol. 1904	3,10	17a
104 407	1 988 346	10,4	199	7,34	4,23	2,70	—	1,56	2,80	15,57	—	7,48	3,13	" " 1904	3,74	- b
196 693*	17 148 753	19,7	1715	6,22	4,74	2,83	1,58	1,17	2,30	13,06	—	6,32	2,44	1,55	1,50	18a
131 482	4 624 398	13,1	462	6,00	4,45	2,91	1,57	1,42	2,67	12,52	—	5,99	2,41	1,19	1,89	- b
111 495	2 741 790	11,1	274	6,11	4,65	3,09	1,60	1,33	2,62	11,14	—	5,51	2,21	1,09	2,43	19
137 746	6 040 689	13,8	604	6,01	3,93	2,62	1,50	1,32	2,72	10,51	10,06	4,69	1,85	1,23	1,73	20
57 470	2 891 088	5,8	289	6,43	4,61	2,86	1,57	1,33	2,29	15,49	—	8,32	3,09	1,43	2,23	21
92 062	1 299 316	9,2	130	5,41	4,22	2,66	—	1,28	3,00	13,91	167,18	4,24	2,57	3,64	3,14	22
358 947*	1 511 156	35,9	151	5,29	3,77	2,71	1,53	2,80	2,32	25,59	7,15	11,55	6,67	7,40	7,39	23
180 174	2 007 613	18,0	201	—	—	—	—	—	2,76	12,59*	--	5,96*	2,4	in Kol. 1904	3,74	24
130 989	—	13,1	—	—	—	—	—	—	3,93	—	—	—	—	—	—	25
136 478	2 605 426	13,6	261	5,43	3,71	2,78	—	1,00	2,57	7,72	—	4,0	1,51	in Kol. 1904	2,32	26
169 426	3 228 199	16,9	323	6,96	4,65	3,37	—	1,63	3,63	12,62	12,95	5,87	3,46	1,78	3,81	27
366 591	5 133 828	36,7	513	6,81	4,64	3,09	1,62	1,65	2,56	9,81	—	3,97	2,46	1,73	3,36	28a
424 660	7 427 378	42,5	782	—	—	—	—	—	3,13	—	—	—	—	—	3,66	- b
410 960	7 384 481	41,1	738	7,02	4,66	2,87	1,71	1,46	3,25	9,45	—	4,46	2,48	1,21	3,16	29
294 827	3 530 937	29,5	353	6,76	4,63	2,88	1,68	1,84	2,43	12,40	13,04	6,45	3,01	3,00	3,48	30a
82 692	954 199	8,3	95	6,91	4,82	2,98	1,70	1,69	2,63	12,60	13,01	6,57	2,85	3,33	3,12	- b
116 213	1 060 017	11,6	106	6,16	4,35	2,65	1,59	1,17	2,41	9,20	13,02	5,86	3,10	1,58	3,24	- c
86 142	2 571 933	8,6	257	9,44	6,13	2,39	—	1,72	3,31	14,13	—	4,86	in Kol. 1904	2,58	3,75	31
206 319	5 684 412	20,6	568	5,12	3,86	2,87	1,70	1,52	2,40	11,39	—	6,06	2,97	2,08	2,40	32

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	182					183	184						185
		(Forts.) II. Personen- und												
		(Forts.) B. Durchschnitts-												
		Durchschnittlich haben durchfahren:												
		a.	b.	c.	d.	e.	jede Person (ohne unterstehen der Klasse)	a.	b.	jeder Zoll-Centner				jeder Zoll-Centner Gut überhaupt
		jede Person in der				jeder Militair ꝛc.		Eilgut	Postgut	c. Frachtgut d. Normalklasse (und Sperrgüter)	d. Frachtgut d. ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	e. Kohlen und Coaks	f. Betriebsdienst- und Baugut	
		I. Klasse	II.	III.	IV. Klasse									
		Meilen.		Meilen.		Meilen.		Meilen.		Meilen.			Meilen.	Meilen.
33	Brünn-Rossitzer	2,65	2,65	2,61	—	2,50*	2,81	—	—	2,84	2,40	2,25	2,00	2,23
34	Buschtiehrader a. Kralup-Kladno	2,29	2,04	1,92	—	—	1,94	2,51	2,25	1,78	2,51	2,15	2,44	2,16
	b. Prag-Wejhybka	3,73	3,57	2,76	2,75	—	2,94	4,59	—	4,46	4,45	4,12	2,42	3,24
	c. Pferde-Bahn													
35	Frankfurt-Hanauer	3,69	2,76	2,12	—	5,42	2,30	4,65	2,66	4,72	4,18	in Kol. 1844	—	4,27
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	15,53	15,04	10,61	—	31,80	11,24	32,05	—	20,04	26,95	5,22	—	26,81
37	Glückstadt-Elmshorner	3,55	3,12	2,25	—	—	2,97	3,00	—	3,02	2,89	in Kol. 1844	2,44	2,97
38	Graz-Köflacher	4,49	3,0	2,49	—	4,98	2,56	3,87	—	3,02	4,10	5,12	—	4,16
39	Hessische Ludwigs-E.	7,12	4,98	3,28	—	3,28	3,78	7,82	—	7,85	7,22	in Kol. 1844	i. J. 1846	7,29
40	Homburger	2,27	2,10	1,74	—	2,50	1,90	2,20	2,50	2,26	2,16	2,22	2,50	2,26
41	Kaiser Ferdinands-Nordb.	12,76	11,92	8,55	—	14,46	10,63	17,02	—	18,22	18,21	24,02	15,22	19,52
42	Kaiserin a. Lokom.-Bahn	21,62	14,07	5,79	—	8,22	7,82	18,99	—	i. J. 1844	23,19	9,94	13,69	20,76
	Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	12,54	5,25	—	4,26	5,34	16,89	—	15,97	i. J. 1846	17,00	8,74	15,20
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	14,02	9,06	4,88	3,42	17,01	4,90	16,82	—*	13,25	9,64	8,21	10,26	9,61
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	—	—	—	5,37	10,49	—	10,77	11,21	in Kol. 1844	—	11,21
45	Leipzig-Dresdener	9,17	7,29	5,21	—	7,75	5,72	10,15	9,02	9,90	7,92	6,77	—	8,12
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	0,40	0,76	0,40	—	—	0,79	—	—	—	—	0,40	0,40	0,40
47	Lübeck-Büchener	5,80	4,95	3,90	—	—*	4,23	—	—	—	—	—	—	6,16
48	Lüttich-Mastrichter	2,76	2,12	1,78	—	1,95	1,86	2,18	—	2,82	2,23	—	—	2,21
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	10,84	7,71	4,23	—	8,24	4,86	10,64	8,51	11,42	8,02	2,49	—	6,14
50	a Magdeburg-Halberstädter	5,20	4,68	3,72	—	5,22	4,05	4,62	—	4,80	5,22	4,57	—	4,89
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	11,55	8,26	4,82	—	9,81	6,00	10,77	8,25	13,11	8,74	2,03	8,63	10,08
	c. Cöthen-Bernburger	2,74	2,72	2,69	—	2,75	2,69	2,75	—	2,66	2,29	2,22	—	2,21
51	Mecklenburgische	7,0	6,42	5,52	—	7,25	5,85	8,6	—*	9,87	7,86	in Kol. 1844	4,21	8,13
52	Mohacs-Fünfkirchener	6,20	5,85	4,86	—	6,01	5,33	6,52	—	6,02	7,25	7,07	3,57	7,19
53	Neisse-Brieger	4,84	5,04	4,64	3,58	5,59	4,21	5,85	—*	5,86	5,27	5,21	5,32	5,20
54	Niederländische Rhein-E.	8,00	6,91	4,66	—	5,20	5,75	10,66	—	10,66	16,86	14,96	8,46	13,39
55	Niederschlesische Zweigbahn	6,07	5,99	4,26	5,58	8,24	5,31	7,22	6,65	6,87	6,48	5,00	4,86	6,27
56	a. Oesterreichische nördliche	20,29	13,65	7,80	—	12,70	10,08	23,02	—	18,11	21,34	10,41	16,09	15,49
	b. Oesterreich. südöstliche	20,41	15,22	10,71	—	15,21	13,19	25,95	—	6,87	12,24	32,06	31,63	25,91
	c. Wien-Neu-Szönyer	10,72	8,10	6,22	—	10,54	7,17	11,24	—	12,20	12,60	8,81	8,55	12,22
57	Oppeln-Tarnowitzer	6,64	5,70	4,46	3,84	6,48	4,28	4,52	4,81	5,08	6,46	4,82	6,75	5,89
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	4,55	3,92	2,62	—	—	2,92	6,05	—	5,42	6,51	10,12	—	8,17
	b. Pfälzische Maximiliansb.	4,14	2,92	2,46	—	—	2,27	5,04	—	5,19	4,96	4,72	—	4,93
59	Rheinische	7,00	4,85	3,54	3,01	9,97	4,58	10,60	8,75	11,66	8,48	4,27	8,21	7,23
60	a. Südbahn, Oesterreichische	15,23	7,48	4,78	—	30,27	8,69	29,08	—	28,99	28,54	in Kol. 1844	—	28,66
	b. Nordtiroler	7,68	5,00	2,94	—	6,72	3,50	6,65	—	4,95	9,51	7,00	4,59	7,23
	c. Venetianische u. Südtirol	10,72	6,22	4,50	—	18,44	6,29	11,25	—	i. J. 1846	11,22	in Kol. 1844	25,55	12,21
61	Süd-Norddeutsche	9,57	7,14	5,05	—	11,12	5,93	10,46	—	—	—	—	—	9,15
62	Taunus-Bahn	3,73	2,68	2,02	—	—	2,26	—	—	—	—	—	—	4,21
63	Theiß-Bahn	15,27	12,69	10,82	—	21,22	13,58	18,37	—	19,33	15,54	27,64	15,59	15,56
64	a. Thüringische	17,08	8,92	4,55	—	8,04	5,61	13,05	10,61	14,60	10,44	in Kol. 1844	8,65	11,13
	b. Werra-E.	8,65	5,52	3,57	—	14,19	4,22	8,68	—	12,91	9,51	i. J. 1846	—	10,26
65	a. Warschau-Wiener	14,89	11,67	10,94	12,14	12,40	12,60	21,70	—	19,57	12,00	36,20	13,85	15,49
	b. Warschau-Bromberger	10,32	7,99	7,08	9,54	9,38	8,76	12,87	—	13,13	6,67	14,63	—	8,71

Digitized by Google

186	187	188						189	190				191	

Güter-Verkehr.

Verhältnisse.

Auf eine (d. h. jede) Meile Bahnlänge kommen durchschnittlich		Ueberschlagl. Verhältnißzahlen zur leicht. Vergleich. d.		Eingenommen sind durchschnittlich pro Meile:												
a. beim Personen-Verkehre	b. beim Güter-Verkehre	a. Personen-Frequenz	b. Güter-Frequenz	a. für jede Person in der I. Klasse	b. II. Klasse	c. III. Klasse	d. IV. Klasse	e. für jede Person (ohne Unterschied d. Klasse)	a. für jeden Zoll-Centner Eilgut	b. Postgut	c. Frachtgut d. Normalklasse (und Sperrige)	d. Frachtgut d. ermäßigten Klasse (exkl. Kohlen)	e. Kohlen und Coaks	für jeden Z-Centner Gut überhaupt	
Person.-Meilen.	Ctr.-Meilen.	d. eine Bahn eing. einen.		Sgr.				Sgr.	Pfge.		Pfge.		Pfge.		
30 250	1 455 141	3,0	166	7,01	4,21	2,60	—	1,36	2,46	—	—	11,53	7,99	8,15	8,04	33
23 325	5 753 938	2,3	575	—	—	—	—	—	2,69	—	—	11,22	4,90	5,40	5,77	34a
29 523	1 308 208	3,0	131	—	—	—	—	—	3,49	—	—	18,49	2,51	5,92	5,93	- b - c
260 123	1 768 143	26,0	177	6,14	4,02	2,71	—	1,08	3,18	9,66	10,48	6,44	3,10	in Kol. 1904	4,01	35
90 193	3 766 374	9,0	377	8,13	6,10	4,07	—	1,36	4,92	19,70	—	9,96	4,92	3,68	5,02	36
83 973	500 014	8,3	50	6,06	4,26	2,59	—	—	2,79	17,46	—	9,62	3,44	in Kol. 1904	5,33	37
48 479	2 741 256	4,8	274	8,01	6,14	4,05	—	2,82	4,23	40,21	—	8,20	5,77	5,10	5,39	38
267 787	3 979 475	26,8	398	6,11	3,35	2,09	—	1,23	2,61	9,39	—	4,35	2,30	in Kol. 1904	2,96	39
396 709	366 932	40,0	37	6,63	3,45	1,47	—	1,00	2,47	19,0	6,85	5,12	in Kol. 1900	" " 1900	5,34	40
234 996	9 449 617	23,5	945	7,22	5,36	3,63	—	1,90	3,44	18,72	—	6,57	4,74	2,88	4,27	41
159 868	5 265 227	16,0	527	8,45	6,43	4,05	—	2,34	4,44	10,25	—	in Kol. 1904	2,86	3,68	3,13	42a
8026	960 008	0,8	96	—	5,32	3,47	—	2,49	3,61	20,99	—	6,50	in Kol. 1900	in Kol. 1900	6,81	-b
263 458	14 526 231	26,3	1453	6,94	4,54	3,08	1,55	1,63	2,74	10,01	—"	5,40	2,50	1,66	2,94	43
101 972	4 117 596	10,2	412	—	—	—	—	—	3,93	9,79	—	2,67	in Kol. 1900	in Kol. 1900	2,97	44
429 167	6 962 034	43,0	696	5,67	4,13	2,53	—	1,50	2,87	11,53	9,30	6,27	3,14	1,61	3,93	45
852 201	127 868	85,2	13	3,43	2,48	1,71	—	—	1,49	—	—	—	—	5,13	5,12	46
116 771	2 550 054	11,7	255	—	—	—	—	—	3,60	—	—	—	—	—	3,62	47
220 585	1 121 454	22,1	112	4,80	3,40	2,40	—	1,38	2,74	18,0	—	4,89	2,91	—	3,41	48
254 209	6 337 747	25,4	634	6,69	4,17	2,51	—	1,71	2,88	10,69	10,81	5,09	3,23	3,36	3,86	49
281 215	7 389 084	28,1	739	7,00	4,30	2,59	—	1,09	3,03	9,56	—	4,45	2,82	1,66	3,08	50a
102 864	2 230 261	10,2	223	6,38	4,25	3,14	—	1,46	3,16	9,00	11,00	2,61	3,82	4,36	3,27	- b
80 603*	1 182 594	8,1	118	6,37	4,16	3,17	—	2,36	3,41	17,51	—	in Kol. 1904	4,48	in Kol. 1904	4,34	- c
97 088	1 243 305	9,7	124	—	—	—	—	—	3,69	—	—	—	—	—	4,12	51
30 283	4 258 938	3,0	426	7,20	5,41	3,61	—	1,23	3,73	25,83	—	5,79	4,54	4,18	4,25	52
99 092	1 376 965	10,0	138	6,66	4,39	3,35	1,84	1,39	2,82	12,46	—*	6,42	3,29	2,39	2,97	53
297 611	4 532 002	29,8	453	7,15	5 63	3,32	—	2,09	4,14	17,14	—	3,09	2,11	0,98	2,24	54
92 223	1 832 200	9,2	183	7,0	4,03	3,25	1,75	1,46	2,69	11,19	9,19	7,60	3,95	2,33	3,49	55
188 568	5 579 147	18,9	558	8,04	6,13	4,13	—	2,03	3,96	20,07	—	4,24	3,77	2,69	3,70	56a
123 721	5 431 711	12,4	543	7,83	6,12	4,13	—	1,46	4,13	20,67	—	3,03	2,79	2,81	2,90	- b
67 933	2 906 152	6,8	291	8,03	6,18	4,16	—	1,48	4,09	11,36	—	4,59	2,94	4,42	3,31	- c
31 791	1 848 027	3,9	185	6,00	4,50	3,00	2,00	1,35	2,32	12,00	12,08	5,48	2,46	2,36	2,58	57
164 091	9 256 988	16,4	926	6,37	3,24	2,19	—	—	2,53	8,75	—	4,29	2,24	1,61	1,87	58a
114 813	4 088 445	11,5	409	6,58	3,65	2,21	—	—	2,70	8,57	—	4,24	2,30	1,54	1,90	- b
314 902	3 550 173	31,5	355	7,33	3,61	2,43	1,13	1,24	3,36	11,70	5,09	5,31	3,92	2,19	3,42	59
189 891	5 001 464	19,0	500	7,01	5,41	3,74	—	1,35	3,73	14,66	—	5,42	2,97	in Kol. 1904	3,69	60a
91 058	1 084 592	9,1	108	8,13	5,70	4,08	—	1,56	4,02	18,37	—	6,36	4,66	3,43	5,02	- b
183 341	1 257 150	18,3	126	7,07	5,30	3,83	—	1,31	3,36	21,01	—	in Kol. 1904	4,34	in Kol. 1904	5,46	- c
68 488	1 672 117	6,9	167	7,16	5,01	3,42	—	1,13	3,21	24,67	—	—	—	—	4,26	61
401 035	1 152 121	40,0	115	6,21	4,03	2,57	—	—	3,24	—	—	—	—	—	4,15	62
69 975	1 413 190	7,0	141	7,16	5,03	3,84	—	1,39	3,52	20,67	—	6,90	3,46	1,16	4,24	63
212 601	4 089 096	21,2	409	7,58	4,54	2,98	—	1,87	3,46	10,53	8,07	5,20	3,06	in Kol. 1904	3,73	64a
80 669	1 534 390	8,1	153	7,17	3,79	2,54	—	1,82	2,78	11,01	—	in Kol. 1904	3,73	" " 1904	3,94	- b
156 921	3 558 396	15,7	356	6,03	4,54	3,00	1,66	0,45	2,84	17,25	—	8,16	3,16	1, 24	2,40	65a
103 594	1 052 472	10,4	105	6,09	4,51	3,00	1,66	0,75	1,99	18,92	—	7,99	3,72	0,44	3,36	- b

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	192					193	194		195	196
		III. Finanz-									
		A. Einnahmen.									
		Für Personen						Davon kommen			
		a. in der I. Klasse.	b. in der II. Klasse.	c. in der III. Klasse.	d. IV. Klasse.	e. zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Auswanderer, mit Getreidegen u.)	Zusammen für Personen-Beförderung.	a. auf den Binnen-Verkehr.	b. auf den direkten u. Durchgangs-Verkehr.	Für Reisegepäck.	Für Hunde (der Reisenden)
		Thlr.				Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.
1	Badische	164 370	640 645	924 153	—	26 861	1 756 032	1 484 395	271 637	148 289	2421
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	140 647	1 216 586	1 458 245	—	15 571	2 831 049	2 700 741	130 308	145 108	in Kol. 3
3	Braunschweigische	in Kol. 192c	in Kol. 192c	534 962	—	25 821	560 783	205 374	355 409	21 542	" " 3
4	Hannoversche	118 516	767 798	1 030 295	—	119 805	2 036 414	1 548 177	488 237	76 744	2021
5	Main-Neckar	51 164	195 403	171 685	—	2033	420 285	420 285	in Kol. 194a	46 233	607
6	Main-Weser	52 832	328 782	286 829	—	13 395	681 838	361 132	320 706	43 779	727
7	Nassauische	26 228	110 012	151 349	—	6315	293 904	205 036	88 868	11 320	324
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	87 236	564 344	487 357	395 898	143 536	1 678 371	1 237 443	440 928	47 039	2051
9	" Ostbahn	169 091	888 665	623 745	379 871	94 184	2 155 556	1 101 440	1 054 116	122 827	3327
10	" Saarbrücker (u. Trier)	7753	47 692	126 582	33 366	7317	222 710	141 521	81 189	4318	462
11	" Westfälische	6108	58 854	133 202	73 854	6579	278 597	200 033	78 564	5463	436
12	Sächsische östliche	14 012	183 090	379 591	—	18 857	595 550 1212*)	421 319 1212*)	174 231	15 414	553
13	Sächsische westliche	20 590	336 515	602 441	—	25 250	984 796 3025*)	791 515 3025*)	193 281	24 837	922
14	Württembergische	in Kol. 192c	in Kol. 192c	1 306 871	—	16 004	1 322 875	1 104 188	218 687	80 267	4003
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltg.										
15	Aach.-Düss. (a. Aach.-Düssel.	8754	81 754	96 973	76 881	479	264 841	172 469	92 372	5245	274
	Ruhrorter (b. Ruhrort-Crf	1782	28 515	45 535	35 240	431	111 503	72 8 96	38 607	1712	78
16	Bergisch-Märkische	12 426	205 400	365 166	265 098	7645	855 735	770 473	85 262	9055	745
17	a. Löbau-Zittauer	221	10 292	37 098	—	3292	50 903 116*)	31 959 116*)	18 944	812	29
	b. Zittau-Reichenberger	150	7769	24 398	—	2260	34 577	31 165	3412	215	29
18	a. Oberschlesische	17 060	190 121	182 036	120 156	29 158	538 531	411 657	126 874	14 092	530
	b. Breslau-Posen-Glogauer	7037	82 755	170 223	44 028	22 099	326 142	265 312	60 830	8540	449
19	Stargard-Posener	4631	58 295	98 403	40 257	18 240	219 826	97 575	122 251	6509	435
20	Rhein-Nahe-E.	16 185	59 092	100 508	14 633	10 392	200 810	92 612	108 198	5467	317
21	Wilhelms-Bahn	2651	28 069	30 337	31 100	10 619	102 776	76 889	25 887	2530	99
	b) in Privatverwaltung.										
22	Aachen-Mastrichter	11 128	37 222	60 990	—	5447	114 787	71 097	43 690	6277	—
23	Alberts-Bahn	386	13 334	35 103	10 863	1366	61 052	42 950	18 102	685	73
24	Altona-Kieler	—	—	—	—	—	433 945	362 887	71 058	6004	231
25	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	51 311	39 418	11 893	1394	—
26	Bayerische Ostbahnen	18 381	231 631	578 370	—	47 576	875 958	848 734*)	27 224*)	34 110	in Kol. 192
27	Berlin-Anhaltische	45 984	375 801	539 537	—	51 131	1 012 453	688 725	323 728	31 655) 20 263*)	1281
28	a. Berlin-Hamburger	43 455	402 871	316 632	127 296	352 137	1 242 391	1 016 454	225 937	30 034	in Kol. 192
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	92 291	—	—	34 634*)	" " 192
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	53 931	325 774	411 542	38 668	45 314	875 229	543 146	332 083	21 081	913
30	Berlin- (a. Stammbahn	11 083	165 302	251 808	120 804	32 558	581 555	401 055	180 500	14 611	1117
	Stettin. (b. Hinterpommersche	1685	43 163	70 474	39 363	11 707	166 392	85 635	80 757	4528	501
	(c. Vorpommersche	4313	67 924	116 676	63 043	32 109	284 065	181 995	102 070	8018	787
31	Böhmische Westbahn	14 428*)	80 020	170 580	—	8247	273 275	248 358	24 917	8533*)	117
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	6102	73 250	175 132	74 239	49 702	378 425	361 398	17 027	9062	35

Digitized by Google

197	198		199		200	201		202		203		204	

Ergebnisse.

(Forts.) A. **Einnahmen.**

Zusammen im Personen-Verkehre.	Durchschnittlich		Für Eilgüter		Für Postgüter	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr.)		Für Frachtgüter d. ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)		Für Kohlen u. Coaks		Für Betriebs-dienst- und Baugüter	
	a. pro Meile Bahnlänge.	b. pro Kilometer Bahnlänge.	a. im Binnen-Verkehre.	b. im direkten u. Durchgangs-Verkehre.		a. im Binnen-Verkehre.	b. im direkten u. Durchgangs-Verkehre.	a. im Binnen-Verkehre.	b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	a. im Binnen-Verkehre.	b. im direkten u. Durchgangs-Verkehre.		
Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.		Thlr.	
1 907 142	*25 613*	*3401*	41 809	69 215	42 971	in Kol. 202a	in Kol. 202b	810 141*	791 014			—	1
2 976 157	*17 215*	*2285*	in Kol. 202a	in Kol. 202b	—	" " 202a	" " 202b	1 802 292	343 616	in Kol. 202a	in Kol. 202b	—	2
582 325	*21 623*	*2871*	5956	52 490	20 192	25 222	363 603	175 848	840 298			—	3
2 115 196	*17 859*	*2371*	65 734	92 585	15 043	1 022 852	796 293	128 226	793 161	131 096	443 281	8960	4
467 125	*40 200*	*5337*	in Kol. 201b	in Kol. 201b	9962	in Kol. 201b	353 071*	in Kol. 201b	in Kol. 201b	in Kol. 201b	in Kol. 201b	—	5
726 374	*27 318*	*3627*	7813	53 552	18 904	31 611	283 781	114 923	505 093	4453	10 429	29 369*	6
305 582	*12 184*	*1618*	2653	3369	14 367	16 642	26 936	151 024	137 115	14 094	19 634	—	7
1 727 464	*33 465*	*4443*	38 618	81 456	4064	228 849	750 036	390 000	1 325 564	—	1 094 814	—	8
2 281 720	*20 870*	*2771*	17 810	104 862	8648*	248 605	733 333	595 759	603 748	26 266	8082	(20 029 / 19 999*)	9
227 490	*11 815*	*1569*	1290	4992	641	2921	20 900	46 845	266 758	309 855	335 821	1344	10
284 486	*9993*	*1327*	2631	18 106	1174	43 870	103 340	69 848	271 289	13 223	218 127	6022	11
612 759	*23 824*	*3163*	31 010	12 066	—*	177 933	244 857	396 621	275 327	in Kol. 202a	in Kol. 202b	1932	12
1 013 590	*20 860*	*2769*	64 255	56 042	—*	331 616	366 859	1 527 683	844 616	" " 202a	" " 202b	3421	13
1 407 151	*20 408*	*2709*	in Kol. 201a	in Kol. 201b	54 743	1 090 937	808 824	in Kol. 201a	in Kol. 201b	" " 201a	" " 201b	in Kol. 201	14
270 360	*23 654*	*3140*	2707	19 786	6182	13 505	41 639	50 366	123 464	54 691	42 700	2061	15a
113 293	*20 227*	*2685*	3443	6718	2128	7831	15 670	21 778	65 161	66 225	67 449	577	- b
865 565	*18 747**	*2489**	30 107	23 238	13 660	251 697	115 396	814 665	451 480	1 054 894	272 469	4462	16
51 860	*11 499*	*1527*	3342	288	—	20 779	7066	54 819	7871	in Kol. 202a	in Kol. 202b	49	17a
34 821	*9809*	*1302*	2067	177	—	12 193	5219	51 807	1889	" " 202a	" " 202b	—	- b
553 153	*17 444**	*2316*	5478	9955	1404	49 170	148 737	393 193	670 629	785 516	972 520	9805	18a
335 131	*12038*	*1598*	4277	6150	785	35 352	61 856	130 253	246 032	—	215 731	3241	- b
226 770	*10 021*	*1330*	800	7872	2065	4964	78 707	16 168	235 606	—	68 651	161	19
206 594	*12 896*	*1712*	696	10 841	1809	1994	32 801	37 663	229 133	—	130 834	789	20
105 395	*4493*	*596*	456	1907	973	12 356	33 208	57 608	92 385	208 278	27 412	—	21
121 064	*9763*	*1296*	3381	8530	151	3957	16 565	21 403	60 641	14 018	10 761	—	22
61 816	*34 152**	*4534**	238	463	452	1253	3216	3895	16 609	132 427	—	18	23
440 180	*23 539*	*3125*	19 114*	9802*	27 758	121 163*	82 782*	106 702	35 082	in Kol. 202a	in Kol. 202b	—	24
52 705	*21 779**	*2892**	983	827	—	in Kol. 202a	in Kol. 202b	in Kol. 202a	in Kol. 202b	142 650*	74 442	5289	25
910 068	*12 518*	*1662*	38 979	in Kol. 202a u. 202b	11 470	490 030	in Kol. 201a u. 202b	601 081	196 409*	in Kol. 202a	i. K. 202a-b	11 425*	26
1 065 784	*21 688*	*2879*	44 208	58 417	9433	193 177	414 760	320 292	390 899	143 909	50 462	—	27
1 272 425	*32 083*	*4260*	66 959	44 466	34 993	543 704	538 654	220 586	404 354	6022	4335	—	28a
128 925	*61 641*	*8180*	—	in Kol. 201b	1840	—	120 931	—	in Kol. 201b	—	in Kol. 201b	—	- b
900 223	*46 078*	*6118*	26 313	41 547	7538	275 883	400 006	95 151	305 123	13 504	83 638	—	29
597 313	*26 559*	*3526*	15 733	13 482	8404	58 986	59 368	239 355	277 204	3213	10 770	12 634	30a
171 424	*7519*	*998*	1278	2958	2665	4213	21 683	39 360	108 672	1590	3114	2214	- b
292 865	*9612*	*1276*	3158	7040	3305	5185	20 699	59 779	59 013	2600	6179	7636	- c
281 955	*10 576*	*1404*	2700	2135	—	338 910	123 897	in Kol. 201a	in Kol. 201b	152 246	88 005	—	31
387 881	*16 942*	*2259*	5997	2676	—	54 450	46 640	191 349	31 665	366 059	164 242	—	32

Digitized by Google

II. Privatbahnen. (Forts.)	192					193	194		195	196
	III. Finanz=									
	A. Einnahmen.									
	Für Personen						Davon kommen			
	a. in der I. Klasse.	b. in der II. Klasse.	c. in der III. Klasse.	d. IV. Klasse.	e. zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Kommissarien, und Extrazügen.)	Zusammen für Personen-Beförderung.	a. auf den Binnen-Verkehr.	b. auf den direkten u. Durchgangs-Verkehr.	Für Reisegepäck.	Für Hunde (der Reisenden)
	Thlr.					Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.
33 Brünn-Rossitzer	229	2286	1587	—	674	10 926	10 926	—	305	3
34 Buschtehrader a. Kralup-Kladno	—	—	—	—	—	8953	2548	6405	388	7
34 Buschtehrader b. Prag-Weshybka	—	—	—	—	—	25 600	25 600	—	449	—
34 Buschtehrader c. Pferde-Bahn										
35 Frankfurt-Hanauer	5795	56 696	86 912	—	936	150 339	115 359	34 980	5618	151
36 Galizische Carl-Ludwig-B.	22 153	165 837	314 566	—	45 432	547 988	449 753	98 235	23 993*	315
37 Glückstadt-Elmshorner	190	6072	28 885	—	1637	36 784	36 784*	in Rol. 194a.	868	12
38 Graz-Köflacher	162	4859	30 956	—	331	36 308	36 308	—	355	in Rol. 195
39 Hessische Ludwigs-E.	54 480	233 662	262 253	—	17 875	568 270	316 224	250 046	41 800*	721
40 Homburger	19 217	49 244	45 283	—	53	113 797	108 462	5335	4418	86
41 Kaiser Ferdinands Nordb.	126 819	617 369	1 027 276	—	392 807	2 164 271	1 473 638	690 633	80 819*	701
42 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	124 607	503 572	554 639	—	175 791*	1 358 609	1 133 296	225 313	48 679*	661
42 Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	3552	11 723	—	1513	16 788	16 788	—	427	—
43 Köln-Mindener (u. Gießener)	134 415	619 197	391 217	411 878	100 782	1 657 439	998 246	659 193	65 493	1394
44 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	—	—	—	266 207	102 053	164 154	11 148	219
45 Leipzig-Dresdener	27 998	252 128	408 911	—	13 629	702 666	397 675	304 991	19 671	669
46 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	572	15 980	39 669	—	—	56 221	56 221	—	—	—
47 Lübeck-Büchener	—	—	—	—	—	96 872	22 517	74 355	3495	in Rol. 200b
48 Lüttich-Maestrichter	7434	17 071	52 701	—	374	77 580	72 602	4978	2807	53
49 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	12 264	149 034	297 601	—	13 436	472 335	331 170	141 165	10 289	393
50 a. Magdeburg-Halberstädter	14 048	115 228	185 773	—	18 236	333 285	167 072	166 213	10 517	396
50 b. Magdebg.-Wittenbergesche	2440	50 450	89 929	—	14 522	157 641	115 202	42 439	3324	348
50 c. Cöthen-Bernburger	222	6039	17 980	—	943	25 184	25 184	—	349	30
51 Mecklenburgische	—	—	—	—	—	231 608	159 232	72 376	8314	in Rol. 200b
52 Mohacs-Fünfkirchener	703	12 870	14 969	—	1892	30 434	30 434	—	617	31
53 Neisse-Brieger	1060	11 293	16 803	17 504	4897	51 557	29 414	22 143	1252	63
54 Niederländische Rhein-E.	206 316	330 764	321 388	—	97 109	955 577	810 158	145 419	35 967 / 31 025*	82
55 Niederschlesische Zweigbahn	1213	17 581	32 588	19 234	7999	78 615	43 211	35 404	1734	73
56 a. Oesterreichische nördliche	95 102	456 913	740 783	—	255 525	1 548 323	935 123	613 200	105 746*	641
56 b. Oesterreich. südöstliche	149 429	643 642	626 254	—	151 995	1 571 320	901 911	669 409	66 285*	867
56 c. Wien-Neu-Szönyer	8579	53 988	117 803	—	13 757	194 127	179 742	14 385	9643*	146
57 Oppeln-Tarnowitzer	621	4537	9588	11 537	810	27 093	22 270	4823	422	64
58 a. Pfälzische Ludwigsbahn	6949	103 339	170 126	—	8185	288 599	205 474	83 125	11 394	448
58 b. Pfälzische Maximiliansb.	2765	30 305	43 498	—	1900	78 468	65 770	12 698	3082	132
59 Rheinische	479 348	606 774	589 666	17 241	39 810	1 732 839	985 869	746 970	85 610	1198
60 a. Südbahn, Oesterreichische	327 615	850 766	1 335 417	—	521 535	3 035 333	2 894 845*	140 485*	88 869	in Rol. 193
60 b. Norditroler	3952	26 256	81 672	—	7320	119 230	107 148	12 082	3176	110
60 c. Venetianische u. Südtirol.	122 399	482 679	598 585	—	192 795	1 396 458	1 396 455	in Rol. 194a.	42 498	in Rol. 193
61 Süd-Norddeutsche	8744	39 531	135 031	—	13 451	191 757	114 071	77 686	5140	.
62 Taunus-Bahn	26 985	123 191	141 181	—	1963*	293 320	293 320	in Rol. 194a.	14 492	296
63 Theiß-Bahn	27 523	226 678	300 122	—	80 566	634 889	313 843	321 046	23 086*	361
64 a. Thüringische	42 283	360 305	485 449	—	34 036	922 073	555 858	366 215	30 943	763
64 b. Werra-E.	3902	49 736	105 160	—	10 626	169 424	118 846	50 578	10 973	in Rol. 200b
65 a. Warschau-Wiener	19 596	119 784	110 288	134 267	16 958* / 43 357 / 22 195* / 14 784	444 250	16 958* / 423 701	3588	26 655	322
65 b. Warschau-Bromberger	6946	36 012	26 826	28 809		115 626	110 720	4906	7470	107

Digitized by Google

197	198		199		200	201		202		203		204	

Ergebnisse.

(Forts.) A. **Einnahmen.**

Zusammen im Personen-Verkehre.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.		Für Eilgüter a. im Binnen-Verkehre.	Für Eilgüter b. im direkten u. Durchgangs-Verkehre.	Für Postgüter	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. spezr.) a. im Binnen-Verkehre.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. spezr.) b. im direkten u. Durchgangs-Verkehre.	Für Frachtgüter d. erm. Klasse (exkl. Kohlen) a. im Binnen-Verkehre.	Für Frachtgüter d. erm. Klasse (exkl. Kohlen) b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Kohlen u. Coaks a. im Binnen-Verkehre.	Für Kohlen u. Coaks b. im direkten u. Durchgangs-Verkehre.	Für Betriebs-dienst- und Baugüter	
Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.		Thlr.	
11 131	*2969*	*394*	—	—	--	415	716	11 190	6761	67 433	31 780	—	33
9348	*2434*	*323*	202	85	—	1970	3654	2254	282	86 343	247 102	508	34a
26 049	*3492*	*464*	158	—	—	7570	—	3640	—	137 337	—	4559	34 b 34 c
156 108	*28 591*	*3796*	1627	3690	2541	8447	28 277	20 206	42 868	in Kol. 202a	in Kol. 202b	—	35
572 296	*12 226*	*1623*	4060	16 553	—	72 815	207 161	591 255*	1 756 567*	2361	1575	—	36
37 664	*8370*	*1111*	222	1721	683	1633	12 522	3514	10 202	in Kol. 202a	in Kol. 202b	—	37
36 663	*6904*	*917*	323	—	—	16 587	—	19 231	—	181 990	—	—	38
610 791	*25 043*	*3325*	9218	33 469	11 619	47 676	261 271	84 201	318 844	in Kol. 202a	in Kol. 202b	13 249	39
118 301	*49 087*	*6518*	967	62	244	1885	224	2657	242	4880	1660	—	40
2 245 791	*27 954*	*3711*	66 542	70 131	7000	381 759	900 134	1 442 619	3 103 576	1 641 098	190 725	—	41
1 407 949	*24 731*	*3283*	46 067*	26 412*	—	190 931	—	269 326	1 280 831	63 121	20 282	—	42a
17 215	*991*	*131*	599	—	—	234 520	—	47 756	—	3	—	—	42 b
1 724 326	*25 026*	*3322*	25 004	142 622	7412*	270 802	658 222	753 525	1 527 677	1 356 490	1 309 819	81 323	43
277 574	*14 012*	*1860*	2571	29 478	13 156	55 224	585 682	in Kol. 201a	in Kol. 201b	in Kol. 201a	in Kol. 201b	—	44
723 006	*43 739*	*5807*	33 594	36 232	19 713	144 370	329 523	217 501	361 989	37 015	45 760	—	45
56 221	*70 276*	*9324*	—	—	—	—	—	—	—	1743	—	—	46
100 367	*15 931*	*2115*	in Kol. 201a	in Kol. 201b	1291	4698	156 654	in Kol. 201a	in Kol. 201b	—	—	—	47
80 440	*20 859*	*2767*	1166	1123	—	3136	7057	11 595	16 913	—	—	—	48
482 967	*24 947*	*3312*	23 279	45 844	4576	139 878	249 081	320 308	270 051	233 035	28 108	—	49
344 198	*29 144*	*3909*	7609	20 658	2844	126 844	199 792	69 891	199 976	20 814	94 036	—	50a
161 313	*11 280*	*1498*	7746	18 830	1250	65 256	80 616	42 760	51 961	14 666	3160	—	50 b
25 563	*9296**	*1234*	1065	—	—	in Kol. 202a	—	58 619	—	in Kol. 202a	—	—	50 c
239 922	*12 450*	*1653*	in Kol. 201a	in Kol. 201b	1240	80 031	184 739	in Kol. 201a	in Kol. 201b	" " 201a	in Kol. 201b	—	51
31 082	*3847*	*511*	616	—	—	16 829	—	11 625	—	373 059	—	—	52
52 872	*8555*	*1136*	64	1106	in Kol. 201	653	5634	7541	22 596	99	30 833	—	53
1 022 654	*44 004*	*5842*	113 393	30 220	16 391	138 544	68 771	in Kol. 201a	149 933	in Kol. 201a	133 570	7238	54
80 422	*8465*	*1124*	1457	4117	127	7281	28 720	35 523	81 125	1348	5959	—	55
1 654 710	*26 556*	*3526*	36 865	82 105	—	452 458	806 446	678 044	509 919	26 662	739 983	3639	56a
1 638 472	*17 780*	*2361*	19 078	68 023	—	121 865	339 700	948 969	1 743 234	242 913	52 583	13 499	56 b
203 916	*9743*	*1293*	21 292	2519	--	69 866	9983	271 306	146 427	15 334	10 901	78	56 c
27 579	*2725*	*362*	73	430	141	2921	10 371	46 861	35 622	13 776	21 003	858	57
300 441	*14844*	*1971*	3123	11 137	—	6418	34 448	96 482	246 093	387 684	188 245	—	58a
81 682	*11 038*	*1466*	1136	2047	—	1786	10 288	21 939	41 810	19 545	58 186	—	58 b
1 819 647	*36 509*	*4843*	23 221	72 534	48 480	41 180	238 501	334 566	642 699	98 701	135 341	5129	59
3 124 202	*20 409*	*2710*	202 072*	40 692*	—	2 759 618*	207 129*	1 379 115*	264 383*	in Kol. 202a	in Kol. 202b	—	60a
122 516	*12 566*	*1668*	955	2688	—	9442	37 763	13 822	66 381	12 363	—	—	60 b
1 438 956	*20 692*	*2747*	109 591	in Kol. 202a	—	584 904	in Kol. 201a	582 100	in Kol. 202a	in Kol. 202a	in Kol. 202a	—	60 c
196 897	*7521*	*999*	3399	7747	—	44 069	99 079	151 283	108 983	101 241	3541	—	61
308 108	*45 850*	*6087*	in Kol. 201b	in Kol. 201b	1869	in Kol. 201b	63 440	in Kol. 201b	in Kol. 201b	in Kol. 202b	24 021	—	62
658 336	*8516*	*1131*	3037	16 159	—	33 924	163 505	271 704	545 925	1613	8309	—	63
953 779	*25 598*	*3399*	31 163	68 258	3566	115 000	403 [illegible]7	312 101	626 817	in Kol. 202a	in Kol. 202b	5031	64a
180 397	*7968*	*1058*	3765	12 584	691	in Kol. 202a	in Kol. 202b	96 483	258 263	" " 202a	" " 202	—	64 b
471 227	*10 156*	*1348*	7365	938	2210	81 022	55 108	497 594	49 248	250 061	—	15 003	65a
123 203	*6588*	*875*	1202	973	915	13 390	33 086	86 183	36 208	5222	—	3412	65 b

Digitized by Google

(Forts.) **III. Finanz-**

(Forts.) **A. Einnahmen.**

	I. Staatsbahnen.	205			206		207	208	209		210
		Für Fahrzeuge aller Art.			Für Thiere.		Nebenerträge (Lagergeld, Provisionen, Frachtzuschlag ꝛc.).	Zusammen im Güter-Verkehre.	Durchschnittlich		Aus sonstigen Quellen (Pacht, Strafen, Erlös für verkaufte Materialien ꝛc. ꝛc.).
		a. für Equipagen.	b. für Eisenbahn-Fahrzeuge.	c. für sonstige Fahrzeuge (Maschinen, Schlitten ꝛc.).	a. für Pferde.	b. für Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere.			pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1	Badische	2393	in Kol. 202	in Kol. 202	9864	54 026	23 796	1 845 229	*24 781*	*3290*	134 266
2	Bayerische (u. gep. Zweigb.)	7249	" " 205a	" " 205a	in Kol. 206b	148 512	5 301 669	*30 667*	*4071*	221 849
3	Braunschweigische	1341	3067	" " 205b	" " 206b	45 601	20 476	1 554 094	*57 708*	*7662*	13 344
4	Hannoversche	11 693	in Kol. 205a	" " 205a	92 254	117 964	75 554	3 794 696 / 1305*	*32 075*	*4259*	202 449
5	Main-Neckar	877	" " 201b	" " 201b	in Kol. 206b	14 412	378 322	*32 558*	*4323*	77 05	
6	Main-Weser	1190	1023	3680	11 718	12 633	27 382	1 120 554	*42 142*	*5595*	37 81
7	Nassauische	198	36	—	852	3137	673	390 730	*15 579*	*2069*	66 62
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	45 016	10 085	—	100 504	71 372	70 038	4 210 416	*81 566*	*10 829*	305 70
9	" Ostbahn	9448	12 193	2407*	60 510	206 652	21 798	2 700 148	*24 697*	*3279*	385 97
10	" Saarbrücker (u. Trier)	279	—	—	4092	8797	5221	1 009 756	*52 444*	*6963*	220 06
11	" Westfälische	628	643	260	4174*	17 651	3081	774 067	*27 189*	*3610*	77 87
12	Sächsische östliche	21	820	4714	7774	22 962	29 931	1 205 968	*46 888*	*6225*	138 16
13	Sächsische westliche	27	1351	2085*	14 180 / 3686*	33 722	35 665	3 285 208	*67 611*	*8977*	252 32
14	Württembergische	2463	in Kol. 201	in Kol. 205a	in Kol. 206b	74 117	20 898	2 051 982	*29 760*	*3951*	174 98
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltg.										
15	Aach.-Düss. / a. Aach.-Düsseld.	269	11	—	103*	24 459	16 434	398 377	*34 854*	*4627*	44 41
	Ruhrorter / b. Ruhrort-Cref.	70	7	—	57*	3730	83 223*	344 067	*61 430*	*8156*	25 61
16	Bergisch-Märkische	68	—	1542	in Kol. 206b	29 095	118 948	3 181 721	*66 327**	*8806**	300 86
17	a. Löbau-Zittauer	—	4	1071	1971	1142	717	99 119	*21 977*	*2918*	612
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	825	1542	881	458	77 058	*21 706*	*2882*	737
18	a. Oberschlesische	1636	597	9348	22 103	7615	44 843	3 135 549	*92 933*	*12 338*	482 66
	b. Breslau-Posen-Glogauer	1132	1265	110	4084	15 515	8594	734 407	*26 379*	*3502*	85 16
19	Stargard-Posener	930	974	—	4595	18 656	4071	444 220	*19 629*	*2606*	80 52
20	Rhein-Nahe-E.	421	919	—	3059	14 728	3418	469 105	*29 283*	*3888*	71 84
21	Wilhelms-Bahn	1491	43	—	7869	1540	2294	450 820	*19 217*	*2551*	87 56
	b) in Privatverwaltung.										
22	Aachen-Mastrichter	95	—	—	in Kol. 206b	18 470	15 052	173 024	*13 954*	*1853*	49 67
23	Albertsbahn	—	—	45	20	457	19 430	178 523	*34 936*	*4638*	16 96
24	Altona-Kieler	1261	—	82 635*	in Kol. 206b	44 621	29 438	560 361	*29 966*	*3978*	14 51
25	Aussig-Teplitzer	in Kol. 203a	—	—	—	in Kol. 203a	4462	228 653	*68 871*	*9144*	32 86
26	Bayerische Ostbahnen	3215	—	—	in Kol. 206b	65 020	59 664	1 477 293	*20 320*	*2698*	136 02
27	Berlin-Anhaltische	1609	528	242	14 229	49 205	9280	1 700 650	*34 608*	*4595*	74 76
28	a. Berlin-Hamburger	2829	in Kol. 202	in Kol. 202	in Kol. 206b	399 939	22 756	2 289 597	*57 731*	*7665*	115 21
	b. Hamburg-Bergedorfer	455	—	—	" " 206b	20 740	-	150 006	*21 273*	*2329*	69 02
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1716	—	—	11 247	20 120	—	1 281 786	*65 608*	*8711*	201 62
30	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn	2921	162	—	9022	79 129	33 527	823 940	*36 636*	*4864*	110 57
	b. Hinterpommer.	700	—	—	2194	18 471	4261	213 373	*9358*	*1242*	25 72
	c. Vorpommersche	1428	57	—	3519	18 216	7350	205 164	*6733*	*894*	41 01
31	Böhmische Westbahn	1224	—	—	546	10 142	8318	728 123	*27 311*	*3626*	62 43
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	559	—	690	2214	6830	4851	881 222	*38 490*	*5109*	67 58

Digitized by Google

211	212		213			214	215	216	217	218	219	220	
Ergebnisse.													
							B. **Ausgaben.** 1) Für die Bahnverwaltung.						
	Durchschnittlich		Von den Einnahmen (Kol. 211) kommen				Unterhaltung			Unterhaltung			
Summe aller Einnahmen.	a. pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer	b. pro Nutzmeile.	a. auf den Personenverkehr (Kol. 197).	b. auf den Güterverkehr (Kol. 208).	c. auf sonstige Quellen (Kol. 210).	Besoldung der Bahnbeamten incl. Dienstkleidung ꝛc.	des Bahndamms, d. Schienen und Schwellen.	der Brücken und Durchlässe.	der Gebäude.	der Telegraphen.	der übrigen Anlagen.	des Inventars u. der Geräthe.	
Thlr.	Thlr.		Thlr.	Proc.	Proc.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
3 886 576	52 197	6930	8,61	19,07	47,68	3,45	204 957	302 175	9412	25 116	—*	10 870	12 198	1
8 499 666*	49 165	6527	9,61	35,01	62,38	2,61	383 224	674 928	27 640	102 784*	7172	38 729	17 860	2
2 149 763	79 828	10 599	11,31	27,09	72,39	0,52	144 405	153 174	in Kol. 215	25 323*	2014	8159	4145	3
6 116 616*	51 643	6856	10,01	34,58	62,11	3,31	289 979	575 145	" " 215	79 269	12 770	in Kol. 218	22 310*	4
922 482	79 387	10 540	10,73	50,64	41,01	8,35	40 218	71 493	570	12 005	1014	576	767	5
1 884 747	70 882	9411	13,24	38,54	59,45	2,01	82 989	133 902	2412	10 011	1652	3563	2910	6
762 937	30 420	4039	5,62	10,05	51,22	8,73	52 114	17 171	283	1210	593	1736	1071	7
6 243 642	120 954	16 059	13,93	27,47	67,43	4,90	313 156	139 002	12 054	37 127	4195	27 281	21 199	8
5 367 840	49 098	6518	12,85	42,51	50,30	7,19	303 293	468 936	8481	75 045	14 088	151 180	11 600	9
1 437 251	75 685	10 049	10,27	15,61	69,29	15,10	74 694	130 363	4997	5916	3554	23 918	3413	10
1 136 427	39 917	5300	10,23	25,03	68,12	6,85	100 110	185 112	5478	5929	5199*	15 089*	6997	11
1 956 892	76 084	10 102	12,72	31,31	61,63	7,06	81 885	198 164	1134	13 539	2716	11 171	2189	12
4 551 122	93 664	12 436	12,28	22,27	72,18	5,55	145 880	532 570	43 753	23 649	2389	18 721	5170	13
3 634 115	52 706	69 97	9,24	38,73	56,44	4,83	145 724	312 192	8051	17 236	—*	39 428	21 529	14
713 149	62 393	8284	10,73	37,91	55,66	6,23	40 380	12 650	732	2232	1429	7908	1187	15a
482 976	86 230	11 448	14,61	23,46	71,24	5,30	25 162	8630	111	1169	810	4491	559	- b
4 348 249	90 645*	12 035*	12,51	19,91	73,17	6,92	223 495	92 679	11 000	61 558	30 237	67 009	7959	16
137 102	34 834	4625	10,73	33,01	63,09	3,90	10 471	23 807	260	967	341	1330	385	17a
119 251	33 592	4460	9,36	29,20	64,62	6,18	10 594	11 310	33	1577	245	1265	200	- b
4 171 368	123 633	16 414	14,77	13,96	75,17	11,57	173 620	78 001	8657	25 190	12 240	20 118	5360	18a
1 152 707	41 405	5497	10,92	29,08	63,71	7,71	77 962	29 656	3357	18 216	3674	14 112	1562	- b
751 514	33 209	4409	11,18	30,18	59,11	10,71	60 778	32 942	648	5961	2271	8505	2313	19
747 593	46 666	6195	8,30	27,42	62,75	9,82	61 389	58 205	8274	7131	1277	15 988	3588	20
643 781	27 442	3643	11,08	16,27	70,03	13,69	42 049	27 689	327	1926	1885	5696	1279	21
343 767	27 723	3681	7,43	35,22	50,33	14,45	27 146	28 263	2969	4328	924	4658	500	22
257 302	50 352	6685	7,49	21,02	69,29	6,59	12 144	13 721	786	494	87	559	503	23
1 015 057	54 281	7207	14,31	43,37	55,20	1,43	56 180	71 431	4547	14 289	4070	7683	3896	24
314 218	94 644	12 566	29,52	16,77	72,77	10,46	2751	22 603	in Kol. 215	2607	40	1890	551	25
2 524 313*	34 722	4610	7,73	36,05	58,52	5,43	208 602	64 641	3902	10 172	666	1177	761	26
2 841 210	57 818	7676	14,34	37,31	59,46	2,63	185 204	54 703	8836	31 765	7938	—	5150	27
3 677 238	92 719	12 310	14,15	31,46	62,27	3,13	131 333	152 495	22 868	128 332	15 331	6154	10 214	28a
347 958	166 487	22 104	—	37,03	43,11	19,84	—	—	—	—	—	—	—	- b
2 383 637	122 006	16 198	15,92	37,77	53,77	8,46	117 591	113 380	11 064	20 881	8433	9881	1826	29
1 531 528	68 098	9041	12,70	39,00	53,40	7,60	81 023	137 786	13 246	12 765	6873	in Kol. 218	5116	30a
410 526	18 006	2931	6,33	41,76	51,98	6,26	42 297	23 552	141	10 326	2713	" " 218	1286	- b
539 044	17 691	2349	5,96	54,32	38,06	7,61	76 332	85 735	90	4418	1427	" " 218	2385	- c
1 072 517	40 229	5341	14,89	26,39	67,98	5,62	54 824	24 743	2102	5101	705	623	2944	31
1 336 643	58 381	7751	10,59	29,02	65,93	5,05	64 015	50 704	2886	12 168	4762	16 539	1800	32

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	205			206		207	208	209		210
		(Forts.) III. Finanz-									
		(Forts.) A. Einnahmen.									
		Für Fahrzeuge aller Art.			Für Thiere.		Nebenerträge (Lagergeld, Provision, Frachtzuschlag ꝛc.).	Zusammen im Güter-Verkehre.	Durchschnittlich		Aus fremden Quellen (Pacht, Vermiethe, Gebühren für verkaufte Materialien u. s. w.
		a. für Equipagen.	b. für Eisenbahn-Fahrzeuge.	c. für sonstige Fahrzeuge (Möbelwagen, Schlitten ꝛc.).	a. für Pferde.	b. für Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere.			pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer	
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr
33	Brünn-Rossitzer	8	—	—	—	245	1117	139 655	37 249	4545	220
34	Buschtehrader a. Kralup-Kladno	—	—	—	12	107	11 633	354 182	92 235	12 246	5403
	b. Prag-Wejhybka										
	c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	24	59	153 347	20 556	2729	206
35	Frankfurt-Hanauer	115	56	29*	in Kol. 206b	6271	2327	116 404	21 320	2831	8077
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	in Kol. 202	in Kol. 202	in Kol. 202	" " 202	in Kol. 202	39 983	2 692 330	57 516	7637	34 540
37	Glückstadt-Elmshorner	53	—	—	128	980	810	32 468	7215	958	369
38	Graz-Köflacher	68	—	—	112	304	2195	220 810	41 584	5521	5440
39	Hessische Ludwigs-E.	911	—	—	in Kol. 206b	21 190	5034	836 682	34 304	4554	36 865
40	Homburger	—	—	—	—	50	274	13 145	5454	724	9237
41	Kaiser Ferdinands-Nordb.	11 380	6302	—	22 025	809 857	212 648	8 865 796	110 353	14 651	199 349
42	Kaiserin a. Volom.-Bahn	7730	in Kol. 205a		14 473	125 760	74 455	2 419 388	42 097	5589	72 745
	Elisabeth b. Pferde-Bahn	2673	—	in Kol. 205a	—	—	3551	289 102	16 643	2209	256
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	2082	5882	11 462	23 899*	120 629	30 663	6 327 513	91 836	12 193	917 687
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	4140	in Kol. 205a	in Kol. 205a	in Kol. 206b	17 003	4434	711 688	35 926	4770	37 402
45	Leipzig-Dresdener	1770	703	144	5154	17 941	81 493*	1 332 902	80 635	10 706	197 157
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	159	—	1902	2378	315	4286
47	Lübeck-Büchener	187	—	—	in Kol. 206b	4445	6689	173 964	27 613	3666	15 436
48	Lüttich-Mostrichter	29	—	—	556	3679	3427	48 681	12 612	1674	117
49	Magdeb.-Coth.-Halle-Leipz.	2425	906	—	9617	26 481	60 400	1 413 992	73 037	9697	118 164
50	a Magdeburg-Halberstädter	799	—	—	4269	12 340	—	750 872	65 002	8630	172 647
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	5366	—	—	in Kol. 206b	19 740	21 590	333 171	23 299	3093	32 771
	c. Cöthen-Bernburger	22	—	—	66	519	—	60 291	15 073	2001	11 756
51	Mecklenburgische	1094	—	—	—	27 725	452	295 281	15 323	2034	26 373
52	Mohacs-Fünfkirchener	87	—	—	19	162	—	402 397	49 802	6612	1038
53	Neisse-Brieger	53	—	89	392	702	2380	72 142	11 673	1550	11 927
54	Niederländische Rhein-E.	1787	1162	24	4607	62 463	109 354	837 457	36 035	4784	120 128
55	Niederschlesische Zweigbahn	534	—	—	707	4428	2324	173 750	18 290	2428	15 454
56	a. Oesterreichische nördliche	8793	—	—	13 135	81 933	137 246	3 577 228	57 410	7622	48 906
	b. Oesterreich. südöstliche	9607	—	—	20 294	436 323	133 095	4 149 213	45 027	5978	26 618
	c. Wien-Neu-Szönyer	1110	—	—	5907	44 654	36 879	636 259	30 399	4036	18 243
57	Oppeln-Tarnowitzer	85	—	—	116	1305	5956	139 818	13 816	1834	28 596
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	315	—	—	in Kol. 206b	14 528	3669	992 172	49 029	6508	94 850
	b. Pfälzische Maximiliansb.	79	—	—	" " 206b	2198	1591	163 635	22 113	2936	30 353
59	Rheinische	2633	1216	—	10 058	34 543	33 227	1 722 032	34 551	4587	174 518
60	a. Südbahn, Oesterreichische	38 221	in Kol. 205a	in Kol. 205a	64 497	104 631	in Kol. 199 bis 206	8 060 361	52 655	6991	123 034
	b. Nordtiroler	445	—	—	259	1680	2961	148 762	15 258	2026	7428
	c. Venetianische u. Südtirol	12 237	—	—	9928	26 873	in Kol. 199 bis 206	1 325 633	19 063	2531	19 063
61	Süd-Norddeutsche	4001	—	—	4053	5761	14 063	547 220	20 902	2775	21 305
62	Taunus-Bahn	94	—	—	in Kol. 206b	2690	4568	96 682	14 387	1910	15 277
63	Theiß-Bahn	in Kol. 205a	in Kol. 205a	3312	3910	129 343	26 802	1 207 573	15 620	2074	10 787
64	a. Thüringische	3045	828	803	12 349	29 034	10 171	1 621 753	43 525	5779	189 000
	b. Werra-E.	3666	—	—	in Kol. 206b	23 621	1795	400 868	17 706	2351	41 300
65	a. Warschau-Wiener	4743	—	—	1619*	14 634*	3626	983 171	21 189	2813	174 162
	b. Warschau-Bromberger	857	—	205	in Kol. 206b	2237	611	184 501	9866	1310	8550

Digitized by Google

211	212			213			214	215	216	217	218	219	220	

Ergebnisse.

B. **Ausgaben.** 1) Für die Bahnverwaltung.

Summe aller Einnahmen.	Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge.	Durchschnittlich a. pro Kilometer Bahnlänge.	Durchschnittlich b. pro Nutzmeile.	Von den Einnahmen (Kol. 211) kommen a. auf den Personenverkehr (Kol. 197).	Von den Einnahmen (Kol. 211) kommen b. auf den Güterverkehr (Kol. 208).	Von den Einnahmen (Kol. 211) kommen c. auf sonstige Quellen (Kol. 210)	Besoldung der Bahn-Beamten incl. Dienstkleidung ꝛc.	Unterhaltung des Bahndamms, d. Schienen und Schwellen.	Unterhaltung der Brücken und Durchlässe.	Unterhaltung der Gebäude.	Unterhaltung der Telegraphen.	Unterhaltung der übrigen Anlagen.	Unterhaltung des Inventars u. der Geräthe.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Proc.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
153 038	40 870	5419	37,87	7,37	91,28	1,45	12 746	14 813	523	3204	113	934	1115	33
368 568	95 981	12 743	—	2,54	96,09	1,37	9153	26 670	1074	4107	242	766	1736	34a
179 602	24 075	3196	—	14,30	85,28	0,12	5972	25 969	2370	6347	161	1676	1105	-b. c
280 589	51 390	6822	8,31	55,61	41,18	2,88	1982*	6810*	141	1705*	591	1452	551	35
3 298 966	70 476	9358	20,96	17,35	81,01	1,04	158 586	123 093	8881	22 027	in Kol. 219	17 830	in Kol. 219	36
73 762	16 391	2176	10,71	51,06	44,02	4,92	9692	4196	280	1995	686	1133	327	37
262 918	49 513	6574	16,29	13,94	83,98	2,08	11 608	15 903	2379	4821	186	322	1284	38
1 484 338	60 858	8080	8,37	41,13	56,37	2,49	78 922	12 379	4850	2452	in Kol. 216	—	1329	39
133 681	55 469	7365	9,16	88,50	9,83	1,67	5646	2952	182	1978	492	in Kol. 219	in Kol. 219	40
11 310 936	140 788	18 692	21,64	19,86	78,38	1,76	392 698	623 817	114 236	100 651	15 471	1376	46 309	41
3 899 682	68 499	9094	13,62	36,10	62,04	1,86	154 828	263 761	5049	37 462	20 646*	7782	—	42a
308 825	17 779	2360	—	5,57	93,62	0,81	16 342	23 199	3040	4530	—	176	in Kol. 224	- b
8 969 535	130 182	17 284	13,35	19,22	70,55	10,23	379 200	402 710*	9529	22 810	23 798	46 559	12 728	43
1 026 754	51 830	6881	10,43	27,04	69,31	3,65	73 321	71 478	1063	12 291	520	16 669	4827	44
2 253 083	136 303	18 097	15,48	32,09	59,16	8,75	50 793	121 149	74 981*	39 459	in Kol. 217	19 497	16 740	45
62 518	78 148	10 368	7,39	89,93	3,04	7,03	2112	1349	—	629	—	—	533	46
289 767	45 905	6107	14,06	34,64	60,63	5,23	11 253	11 720	694	6225	932	515	1022	47
129 238	33 481	4445	5,71	62,24	37,67	0,09	13 877	1406*	in Kol. 215	1458	171	2130	182	48
2 015 123	104 087	13 819	16,22	23,97	70,17	5,86	78 331	50 979	" " 215	12 925	7217	—	2297	19
1 276 717	109 214	14 500	15,64	26,96	59,52	13,52	62 021	47 378	792	5899	4353	5437	884	50a
527 253	36 871	4895	9,38	30,59	63,19	6,22	74 372*	9758	3049	5121	2837	—	1200	- b
97 610	24 403	3240	10,19	26,19	61,77	12,04	5910	16 205*	127	749	122	445	237	- c
361 576	29 142	3869	8,93	42,73	52,58	4,70	38 407	19 115	1673	6354	1496	8341	2840	51
434 517	53 777	7140	26,49	7,15	92,61	0,24	19 065	27 534	187	2657	79	263	2282	52
136 941	22 159	2942	10,95	38,61	52,68	8,11	11 291	3691	in Kol. 215	1191	405	322	473	53
1 980 249	85 208	11 313	12,58	51,64	42,29	6,07	6006	80 992	1203	9190	1886	—	s.s. 215-217	54
269 626	28 382	3768	10,83	29,83	64,44	5,73	16 749	7167	552	6104	725	2467	885	55
5 280 841	84 751	11 252	17,69	31,32	67,74	0,92	130 210	208 690	22 122	27 764	6164	14 716	14 810	56a
5 814 303	63 096	8377	18,93	28,18	71,36	0,46	157 072	250 006	12 868	33 272	6830	12 676	15 462	- b
858 424	41 014	5445	20,70	23,73	74,13	2,13	34 699	67 745	3197	7676	1916	3598	2966	- c
195 900	19 357	2570	8,39	14,08	71,37	14,55	14 396	6042	133	1982	153*	946	464	57
1 387 464	68 551	9101	7,73	21,63	71,51	6,84	79 006	61 084	5723	8952	383	1459	896	58a
284 650	38 466	5107	5,49	28,69	57,49	13,82	24 176	13 778	—	2398	34	186	171	- b
3 716 198	74 563	9900	10,84	18,97	46,24	4,69	132 633	79 811	5720	12 023	15 819*	16 373	5962	59
11 307 597	73 867	9807	16,43	27,63	71,28	1,09	351 673	107 042	19 604	66 793	8614	19 735	49 245	60a
278 699	28 581	3796	16,53	43,96	53,38	2,66	20 809	9384	1105	3514	240	1773	725	- b
2 783 672	40 029	5314	11,69	51,69	47,62	0,69	172 418	55 261	1136	15 618	2202	9511	6439	- c
765 710	29 248	3883	9,47	25,71	71,47	2,82	48 894	113 807	8635	20 295*	2566	4941	1431	61
420 065	62 510	8299	9,08	73,35	23,01	3,64	15 614	7111	137	4583	531	1390	351	62
1 875 975	24 266	3222	16,11	45,09	54,37	0,54	163 027	128 868	23 928	33 564	5007	4633	14 835	63
2 764 595	74 197	9851	12,41	34,50	58,66	6,84	120 674	175 022*	1210	10 701	2384	14 628	8422	64a
622 566	27 498	3651	10,76	28,96	64,39	6,63	57 945	36 288	151	2337	817	2669	3074	- b
1 628 560	35 098	4660	10,48	28,94	60,37	10,69	116 677	69 073	4332	54 025	3630	7396	2634	65a
393 234	21 029	2792	8,32	31,33	46,93	21,75	40 508	10 988	67	9726	3243	831	697	- b

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	221	222	223	224	225	226	227		228	229	230
								(Forts.)		III. Finanz-		
		(Forts.) B. Ausgaben. 1) Für die Bahn-Verwaltung.								2) Für		
										Kosten		
		Heizung der Wärter-lokale. Thlr.	Grund-steuer, Feuerver-sicherung rc. Thlr.	Reinigen der Bahn vom Schnee. Thlr.	Büreau-bedürfnisse, Druck-sachen und Formulare. Thlr.	Sonstige Ausgaben Thlr.	Zusammen. Thlr.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	pro Kilometer Thlr.	Besoldung der Betriebs-Beamten incl. Dienst-kleidung rc. Thlr.	Feuerung der Loko-motiven. Thlr.	Summe der Meilen- und Tonne-kilo
1	Badische	10417	1906	564	2193	9011*	588 819	*7908*	*1050*	429 617	113 893	1168
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	1196	—	in Kol. 215	in Kol. 242	16 804*	1 270 337	*7348*	*976*	811 587	514 264	8072
3	Braunschweigische . . .	5107	861	866	3650	4146	351 850	*13065*	*1734*	108 370	132 955	991
4	Hannoversche	14 401*	1922	2355	4960	799	1 003 910	*8476*	*1125*	396 178	286 969	9440
5	Main-Neckar	1548	843	—	893	4162	134 089	*11539*	*1532*	83 513	26 525	886
6	Main-Weser	2408	2107	379	2109	430	244 872	*9209*	*1223*	131 315	68 580	775
7	Nassauische	828	467	17	229	311	76 063	*3033*	*403*	102 990	31 199	601
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	61 409*	2687	6640	3890	27 594	656 234	*12713*	*1688*	379 699	194 485	1706
9	„ Ostbahn	10 895	1572	9422	2934	1533	1 058 979	*9686*	*1286*	426 533	182 867	1455
10	„ Saarbrücker (u. Trier)	1217	3503	362	613	4425	256 975	*13347*	*1772*	119 891	44 345	750
11	„ Westfälische . . .	1376*	362	55	1095	10 025	336 827	*11831*	*1570*	88 369	37 291	551
12	Sächsische östliche . . .	—	1120	406*	548	6176	319 048	*12404*	*1647*	251 063	72 823	3264
13	Sächsische westliche . .	—	2993	305*	1143	6365	782 938	*16113*	*2139*	442 488	99 812	1129
14	Württembergische . . .	in Kol. 239	2310	1258	882	2400	581 010	*8426*	*1119*	299 185	208 336	3346
	II. Privatbahnen											
	a) unter Staatsverwaltg.											
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düsseld.	1323	2011	612	768	5080	76 312	*6676*	*886*	62 102	12 900	380
	Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	808	829	264	526	3725	47 117	*8412*	*1117*	48 590	7740	231
16	Bergisch-Märkische . .	2262	4911	1383	1550	24 583	528 620	*11020**	*1463*	366 179	81 693	3168
17	a. Löbau-Zittauer . .	—	—	145*	72	526	38 304	*8493*	*1127*	25 830	8655	690
	b Zittau-Reichenberger .	—	3470	44*	69	296	29 103	*8198*	*1084*	29 395	6182	420
18	a. Oberschlesische . . .	2001	7189	5731	3448	16 219	357 804	*10605*	*1408*	222 063	91 738	7917
	b. Breslau-Posen-Glogauer	709	6009	805	1653	9477	167 222	*6007*	*797*	72 665	29 272	2526
19	Stargard-Posener . . .	4085	3088	405	677	3226	124 905	*5519*	*733*	70 446	30 493	2087
20	Rhein-Nahe-E. . . .	1588	2142	245	399	1432	159 658	*9966*	*1323*	52 504	25 164	4386
21	Wilhelms-Bahn . . .	725	2310	558	262	4582	92 662	*3949*	*524*	36 354	12 312	347
	b) in Privatverwaltung.											
22	Aachen-Mastrichter . .	76	1462	152	286	921	71 685	*5781*	*768*	28 208	20 188	3287
23	Alberts-Bahn	349	1650	94	in Kol. 225	1222	31 612	*6186*	*821*	35 678	7117	777
24	Altona-Kieler	418	5791	374	185	9215	178 099	*9524*	*1264*	84 686	35 531	3165
25	Aussig-Teplitzer . . .	in Kol. 239	446*	—	26	—	30 914	*9311*	*1236*	35 738	4450	2907
26	Bayerische Ostbahnen .	14 479*	in Kol. 225	338	4449	9540	318 727	*4384*	*582*	223 252	100 352	7289
27	Berlin-Anhaltische . .	2392	9360	2499	9351	—	320 198	*6519*	*865*	200 588	109 012	24752
28	a. Berlin-Hamburger .	13 911	5884	in Kol. 225	900	9407	496 829	*12527*	*1663*	193 307	151 291	11648
	b Hamburg-Bergedorfer .	—	—	—	—	—	39 457	*18 393*	*2508*	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	1889	798	—	—	19 746	305 492	*15636*	*2076*	138 544	94 603	5455
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn .	2329	6349	713	795	20 063*	287 058	*12764*	*1695*	90 026	89 076	7327
	b. Hinterpommer.	1589	1194	—	514	9577*	93 489	*4100*	*544*	35 148	33 292	2687
	c. Berpommersche	2007	2056	1122	541	13 584*	189 697	*6226*	*827*	45 891	51 662	4057
31	Böhmische Westbahn . .	in Kol. 239	4059	804	658	177	96 740	*3629*	*482*	56 671	23 174	750
32	Breslau-Schweidnitz-Freib	1495	4355	2344	356	7018	168 442	*7357*	*977*	40 904	55 287	1370

Digitized by Google

231	232	233	234	235	236	237				238	239	

Ergebnisse.

die Transport-Verwaltung.

der Transportkräfte:						Reparaturkosten				Ergänzung der Transportmittel (d. h. soweit dies aus den laufenden Betriebs-Einnahmen und nicht aus dem Reserve- u. Fonds gedeckten ist).	Heizung und Reinigung der Betriebs-Lokale.	
Putzen der Maschinen und Tender.	Schmieren	Reinigen der Wagen.	Beleuchtung der Züge.	Güterverladung.	Sonstige Kosten.	a. der Lokomotiven und Tender.	b. der Personenwagen.	c. der Lastwagen.	d. der sonstigen Transportmittel.			
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
16 103	6227	7951	5861	62 362	43 670	151 647	in Kol. 237c	209 762	in Kol. 237c	—	30 816	1
in Kol. 230	28 728	in Kol. 232	20 676	171 600	3684*	277 317*	" " 237c	426 254*	130 421*	in Kol. 237 u. 237b	153 938*	2
S. 230 u. 237a	5585*	i. S. 232 u. 237a u. c	13 934*	in Kol. 228	—	112 457	24 521	33 641	—	16 239	—	3
in Kol. 230	16 100	in Kol. 232	4652	159 716*	30 752*	295 425	76 880	267 025	—	61 225	30 382	4
6965	1987	3105	1698	14 413	4035	539*	in Kol. 237c	757*	—	150 683*	5474	5
10 679	1899	2113	1144	30 325	12 806	111 291	12 422	25 440	—	—	18 546*	6
8903	1896	1663	966	2243	12 678	11 707	6829	6990	—	—	1696	7
37 510	5500	8483	14 857	172 646	95 330	134 589	in Kol. 237c	129 680	11 822	—	13 227	8
14 921	9404	1282	9229	—	7320	167 210	63 062	100 203	—	—	34 178	9
16 721	6068	1553	2022	7052	11 546	51 667	16 849	59 280	—	38 035	6803	10
15 528	1529	12 134	2112	9534	16 159	27 719	5255	21 221	6580	68 336*	7527	11
1356*	9225*	512*	5458	40 751	9789	36 120	10 396	35 743	in Kol. 237c	83 969	5550	12
3671*	14 878*	668*	7665	49 096	21 321	49 064	17 195	55 044	44	18 970	4333	13
51 822	7748	3917	2400*	24 676	10 966	196 702	in Kol. 237c	108 224	in Kol. 237c	—	79 893	14
2602	1644	291	1218	19 673*	5372	6643	2453	8709	338	—	in Kol. 231	15a
1561	896	175	731	9861*	9810*	3986	1472	5225	5145	1250	" " 231	- b
41 303	13 186*	659*	6841	49 097	2669	97 563	in Kol. 237c	138 259	4413	—	—	16
157*	777*	35*	850	3050	1481	7026	2686	3895	in Kolonne 237c	6247	744	17a
112*	555*	25*	401	3153	799	5019	1919	2782		—	883	- b
27 496	5210	4035	8434	28 865	47 400	92 407	in Kol. 237c	98 868		—	16 158	18a
8774	2387	1258	2691	9210	15 125	29 486	6	26 313		—	12 850	- b
7245	1016	1043	2472	3980	217	16 692		18 193	1499	—	8622	19
8333	3747	1094	1666	6674	4067	15 710	8441	23 260	6212	17 523	4011	20
5494	3315	373	1008	1294	7519	13 510	3218	10 448	in Kol. 228	1081	in Kol. 242	21
4596	2687	1057	605	3325	8047	24 600	4366	13 448	345	—	1690	22
1625	1947*	in Kol. 232	1447*	11 113	409	8107	in Kol. 237c	18 411	in Kol. 237c	—	198	23
in Kol. 230	1378	" " 232	848	37 275	8357	21 521	11 852	27 297	254	—	2008	24
" " 230	in Kol. 230	" " 230	487	in Kol. 228	2023	8459	2035	5502	3	—	3485*	25
8339	8944	" " 243	in Kol. 243	23 617	20 490	58 044	in Kol. 237c	44 179	233	3120	in Kol. 242	26
in Kol. 230	16 761	" " 232	21 671*	39 150	80 760*	42 243	" " 237c	40 522	2860	—	8932	27
17 466	9989	8100	24 372*	154 966*	55 472*	126 960	30 061	101 892	—	231 837	9545*	28a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
9970	6446	746	3409	39 859*	4856	64 724	38 236	42 595	in Kolonne 237c	—	8929	29
3892*	3703*	455*	2973*	74 928	5354	65 330	12 273	38 485		—	2516*	30a
1423*	1498*	177*	1160*	20 255	2091	27 458	8522	12 340		—	982*	- b
1857*	2552*	232*	1515*	38 196	2730	25 427	4307	8581		—	1283*	- c
2118	in Kol. 230	in Kol. 231	2047	12 000	4307	21 936	5919	18 935	615	—	9620	31
10 018	9574	270	1474	8306	19 200	45 512	5601	33 829	—	—	5755	32

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	221	222	223	224	225	226	227 (Forts.)		228	229	230
		III. Finanz-										
		(Forts.) B. Ausgaben. 1) Für die Bahn-Verwaltung.								2) Für		
		Heizung der Wärter-lokale. Thlr.	Grund-steuer, Feuerver-sicherung ꝛc. Thlr.	Reinigen der Bahn vom Schnee. Thlr.	Büreau-bedürfnisse, Druck-sachen und Formulare. Thlr.	Sonstige Ausgaben Thlr.	Zusammen. Thlr.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	pro Kilometer Thlr.	Besoldung der Betriebs-Beamten incl. Dienst-kleidung ꝛc. Thlr.	Kosten Feuerung der Loko-motiven. Thlr.	Schmieren der Maschinen und Tender. Thl.
33	Brünn-Rossitzer	393*	—	142	322	492	34 703	9234	1329	8633	4664	710
34	Buschtěh-rader a. Kralup-Kladno; b. Prag-Weshybka; c. Pferde-Bahn	393	591	57	102	1875	46 766	12 178	1617	8857	9049	980
		313	637	109	164	1164	45 987	6164	818	11 763	6032	920
35	Frankfurt-Hanauer	in Kol. 223	999	—	in Kol. 242	686*	14 920	2732	363	51 095*	16 854	2877
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	15 655*	in Kol. 223	6056	3476	103 302	458 906	9803	1302	143 934	113 050	7492
37	Glückstadt-Elmshorner	56	1534	—	8	487	20 394	4532	601	5356	2838	542
38	Graz-Köflacher	1165*	518	1224	693	330	40 433	7614	1011	16 703	4363	842
39	Hessische Ludwigs-E.	2072*	9982	—	91	30 522*	142 599	5847	776	115 429	57 888*	15 78
40	Homburger	1372	2645	—	11	3529*	18 807	7804	1036	15 109	5240	36
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	3421	8000*	34 934*	27 759	82 888	1 451 560	18 068	2399	577 184	352 283	7661
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn; b. Pferde-Bahn	—	in Kol. 242	2370	7127	10 871	509 896	8957	1190	354 186	287 406	27 49
		in Kol. 224	(in Kol. 242 b. Samm.	766*	494	—	48 547	2795	371	48 259*	—	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	6482	3427	2337	3229	334 039	1 246 848*	18 096*	2402	601 112	178 656	45 80
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb	4344	1029	466	1370	140	187 518	9466	1257	73 337	30 769	11 05
45	Leipzig-Dresdener	1264	30 256*	561	13 946	706	369 352	22 344	2966	281 507	58 629	15 06
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	86	826	—	—	1046	6581	8226	1091	5879	2320	95
47	Lübeck-Büchener	730*	613	—	84	2378	36 166	5741	762	26 854	14 756	841
48	Lüttich-Mastrichter	—	654	—	68	9533*	29 479	7637	1014	26 790	4236	1263
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	9508*	7420	723	in Kol. 223	11 239*	180 639	9330	1239	86 608	57 342	7263
50	a. Magdeburg-Halberstädter	806	315	—	—	18 549	146 434	12 527	1663	83 504	57 424	4302
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	1178	1300	2395	—	12 260	113 470	7935	1053	18 293	28 361	2826
	c. Cöthen-Bernburger	376	246	46	5	236	24 704	6176	819	7303	6835	618
51	Mecklenburgische	994	942	875	225	1450	82 712	4292	570	48 149	20 656	2059
52	Mohacs-Fünfkirchener	1689	1634	46	47	5291	60 774	7522	999	17 259	13 493	3047
53	Neisse-Brieger	196	108	237	109	388	18 411	3158*	419*	8778	5502	534
54	Niederländische Rhein-E	s. S. 215—217	5946	—	s. S. 215—217	43 271	148 494	6389	848	125 266	56 922	10599
55	Niederschlesische Zweigbahn	274	279	42	48	2239	37 531	3951	524	16 751	13 100	1454
56	a. Oesterreichische nördliche	—*	13 666*	8512	3446	17 664*	467 164	7496	995	423 338	148 033*	15867
	b. Oesterreich. südöstliche	—*	(s. S. 222, b. nördl. 1 Linie)	2720	6677	20 396*	517 979	5621	746	448 612	221 816*	15426
	c. Wien-Neu-Szönyer	—*		1487	1032	2137*	126 453	6042	802	88 102	66 706*	1742
57	Oppeln-Tarnowitzer	623*	56*	178	124	603	25 706	2532	337	14 514	6821	1345
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	4136	4851	—	—	506	167 290	8266	1097	103 960	35 927	5631
	b. Pfälzische Maximiliansb.	1172	1045	—	—	834	43 794	5918	786	32 086	8450	1656
59	Rheinische	2295	6393	—	2110	5172	284 311	5704	757	367 396	89 103	14 68
60	a. Südbahn, Oesterreichische	—	—	45 705	22 022	—	990 433	6470	859	1 348 852*	484 810	45 94
	b. Nordtiroler	—	378	652	478	344	39 402	4041	537	33 558	18 858	908
	c. Venetianische u. Südtirol.	in Kol. 223	3869	—	4425	45 265	316 144	4545	603	391 736	114 831	15 43
61	Süd-Norddeutsche	—	12 558	1540	419	2537	217 623	8313	1104	94 533	32 585	7265
62	Taunus-Bahn	470*	3286	150	172	1027	34 805	5180	688	46 603	38 850*	4644
63	Theiß-Bahn	8656	12 128	5420	3509	324	403 909	5225	694	64 461	175 804	7976
64	a. Thüringische	2384	4029	708	1282	2776	347 220	9319	1237	132 804	109 788	9855
	b. Werra-E.	1354	1417	66	467	1123	107 708	4757	632	39 647	34 416	2101
65	a. Warschau-Wiener	32 150*	—	—	4075	3515	297 507	6412	851	161 283	67 409	10 07
	b. Warschau-Bromberger	10 984*	—	314	1296	1759	80 416	4300	571	57 551	18 992	5564

Digitized by Google

231	232	233	234	235	236	237				238	239	
	Ergebnisse.											
	die Transport-Verwaltung.											
	der Transportkräfte:					Reparaturkosten				Ergänzung der Transportmittel (d. h. soweit dies aus den laufenden Unterhaltungsmitteln und nicht aus dem Anlagekapital geschehen ist).	Heizung und Reinigung der Betriebslokale.	
Buzen der Maschinen und Tender.	Schmieren der Wagen.	Reinigen	Beleuchtung der Züge.	Güterverladung.	Sonstige Kosten.	a. der Lokomotiven und Tender.	b. der Personenwagen.	c. der Lastwagen.	d. der sonstigen Transportmittel.			
Tsd.	Tsdr.		Tsdr.	Tsdr.	Tsdr.	Tsdr.	Tsdr.	Tsdr.	Tsdr.	Tsdr.	Tsdr.	
i. R. 228 u. 230	986	i. R. 228 u. 230	—	4471	274	2993	354	3313	2444*	—	57	33
1365	920	in Kol. 232	951	6411	—	9485	432	8426	1578	—	1091	34a
1301	635	560	638	1035	6819	6323	1217	8903	1087	—	1026	- b u. c
i. R. 228 u. 230	567	in Kol. 228	in Kol. 232	in Kol. 228	3820*	10058	4725	in Kol. 237b	in Kol. 237b	—	5005*	35
14 110*	17 393*	12 705*	i. R. 228—230	15088	7704	70979	14728	98795	1408	—	19569	36
230	64	68	48	in Kol. 235	4366	1657	1118	2441	400	—	—	37
519	528	in Kol. 237b	143	13239	—	4005	2018	3594	124	—	693	38
8096	2050	5225	1648	36939	7471	20880	7814	12680	—	—	11634*	39
1047	112	372	1107	894	547	3511	2557	in Kol. 237b	—	—	in Kol. 221	40
29 124	in Kol. 230	71061*	13247	205367	73290*	384466	84942	254322	57876*	—	10588	41
in Kol. 230	13100*	in Kol. 232	4548*	91228	24429*	94680	37807	50479	in Kol. 237c	—	28508	42a
—	1694	—	—	11821	108851*	—	1069	13396	—	6420*	in Kol. 226	- b
57105	29437	12889	12343	119025	92879	408 063*	in Kol. 237c	289484*	77495*	—	34753	43
in Kol. 230	3060	in Kol. 232	1750	9921	10698	54216	12518	17104	464	29951	5064	44
" " 230	in Kol. 230	" " 230	14276*	in Kol. 228	—	38101	in Kol. 2	56568	in Kol. 237c	—	8371	45
—*	576	209	100	—	—	2702	2154	—	—	1780	190	46
436	292	5155	900	in Kol. 226	12299	8876	3306	6545	—	—	1722*	47
617	in Kol. 230	in Kol. 231	796	405	217	4447	in Kol. 237c	3902	—	—	863	48
8579	7392	53961	6616	64040	3383	40190	11641	26943	—	—	723	49
4584	5421	673	2550	12786	3935	35600	9405	20646	in Kol. 237c	—	4678	50a
3848	1846	1090	1387	14280	5844	13861	3171	9831	—	—	—	- b
648	728	—	17	1627	1756	4566	570	1607	—	322	718	- c
512	660	26	1083	2618	505	17394	7302	13595	—	—	1180	51
866	4088	223	280	19481	4559	13047	300	11648	674	—	739	52
704	1284*	in Kol. 232	351	1089	502	3200	in Kol. 237c	1570	499	—	294	53
in Kol. 230	7980	" " 230	1030	110285*	29200	57307	34268	54416	—	—	966	54
1535	227	331	356	5615*	564	5332	1421	3333	—	—	349	55
	17082*	2974	14338	67352	13745	215807	30620	191653	113	—	10491	56a
	20241*	4358	12687	62507	19162	186027	35679	208965	684	—	12334	- b
in Kol. 230	1714*	666	2052	21003	3677	40046	2041	25410	28	—	3520	- c
927	805	119	191	5078	895	6839	678	3617	448	—	129	57
11745	6746	3540	1420	13435	—	31462	9207	24366	—	—	8154	58a
2325	1130	876	520	4835	—	8628	3092	6700	—	—	2438	- b
26658	10640	in Kol. 232	4691	75028	29536*	48118	14418	38067	—	—	34079	59
in Kol. 226	27463	" " 226	8711	196763	21819	250334	93218	82498	in Kol. 237c	—	51712	60a
576	1135	240	269	8806	3740	9128	2254	6148	32	—	1514	- b
	2310	in Kol. 232	14223*	—	5770	64104	20309	33563	744	—	2700	- c
	in Kol. 230	" " 230	3150	13038	505	69097	13456	61405	778	—	4323	61
in Reihe 230	3939	" " 232	667	10029	7465	6509	9370	in Kol. 237b	1283	—	3160	62
"	in Kol. 230	" " 230	3419	31589	4754	61696	35663	54276	—	—	13097	63
18306	2370	4533	3590	85581*	28267	108698*	26403*	63124*	—	—	22582*	64a
5512	444	287	1566	14052*	13198	26049	in Kol. 237c	11950	—	—	5522*	- b
4632	23872	677	2971	3489	3578	92304	25439	81775	in Kol. 237c	—	—	65a
1139	5804	151	423	2063	848	16097	in Kol. 237c	8078	5132	—	—	- b

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	240 Wagenmiethe (u. Konventionalstrafen). Thlr.	241 Entschädigungen im Güterverkehre. Thlr.	242 Drucksachen u. Büreaubedürfnisse. Thlr.	243 Sonstige Ausgaben Thlr.	244 Zusammen. Thlr.	245 Durchschnittlich a. pro Nutzmeile. Thlr	245 Durchschnittlich b. pro Achsmeile. Sgr.	246 Besoldung ꝛc. der Verwaltungs-Vorstände ꝛc. Thlr.	247 Besoldung der Büreau- und Kassen-Beamten. Thlr.	248 Gerichtskosten, Stempel, Porto und Inserate. Thlr.	249 Druck-sachen, Schreibmaterialien u. sonstige Büreaubedürfnisse Thlr.
		(Forts.) B. Ausgaben. 2. Für die Transport-Verwaltung.							(Forts.) III. Finanz-			3. Für die allge-
1	Badische	59 886	6100	26 731	51 377	1 235 686	2,22	3,04	1557	29 049	324	567
2	Bayerische (u. gepacht. Zwgb.)	219 192	2472	46 264	17 196*	2 904 317	3,28	2,01	in Kol. 243	38 740	15 636	in Kol. 1
3	Braunschweigische	in Kol. 243	311	8150	39 575*	505 650	2,56	1,83	7050	59 180	—	326
4	Hannoversche	4351*	8741	24 180	16 736	1 773 720	2,90	2,13	in Kol. 247	144 879	7237	36 413
5	Main-Neckar	22 497	2079*	7467	939	341 537	3,98	4,20	12 566	in Kol. 246	—	2947
6	Main-Weser	76 003	2706	6824	19 262*	539 106	3,79	2,60	6235	32 433	275	4886
7	Nassauische	15 097	110	7141	8546	226 671	1 61	2,20	5308	7954	139	1666
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	316 959	1864	36 628	4857	1 575 233	3,51	1,93	6082	64 520	499	7418
9	" Ostbahn	88 802	3967	17 681	225 640	1 368 054	3,37	2,49	20 437	93 260	7840	in Kol. 1
10	" Saarbrücker (u. Trier)	104 357	210	5252	4259	503 411	3,35	3,58	3222	24 317	2061	1661
11	" Westfälische	53 771	199	5027	9878	393 680	3,39	2,41	5418	25 658	110	2005
12	Sächsische östliche	62 328	3323	7454	41 840	680 964	4,42	2,37	in Kol. 243	31 459	188	3483
13	Sächsische westliche	95 099	501	13 832	47 352	952 325	2,56	1,31	" " 247	41 028	231	2429
14	Württembergische	60 468	1126	21 085	14 842	1 124 847	2,69	3,30	6903	23 612	178	4087
	II. Privatbahnen											
	a) unter Staatsverwaltg.											
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düsseld.	10 559	1180	3942	7907	151 389	2,29	2,06	3374	17 204	893	1898
	Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	6335	1823	2379	920	110 213	3,33	2,41	2054	10 353	769	1083
16	Bergisch-Märkische	56 248	2896	19 716	55 409	967 814	2,76	2,32	in Kol. 247	70 680	1587	6644
17	a. Löbau-Zittauer	10 243	55	933	1679	74 943	5,12	2,87	2574	145		68
	b. Zittau-Reichenberger	7315	18	1236	3016	63 239	4,96	3,22	in Kol. 247	2334	2	427
18	a. Oberschlesische	232 604	4633	7349	54 003	949 180	3,26	1,46	6163	34 097	216	4196
	b. Breslau-Posen-Glogauer	61 906	1478	2345	16 232	294 518	2,76	1,71	4655	31 509	181	3471
19	Stargard-Posener	51 253	431	2308	1855	220 202	3,27	2,198	2546	19 307	22	402
20	Rhein-Nahe-E.	64 041	107	3430	11 854	262 223	2,91	2,63	7571	21 527	506	3738
21	Wilhelms-Bahn	12 922	272	2017	19 305	133 919	2,20	1,72	4213	14 602	—	2284
	b) in Privatverwaltung.											
22	Aachen-Mastrichter	14 896	106	2635	13 200	147 286	3,12	3,60	—	4625	480	1309
23	Alberts-Bahn	4531	19	397	4706	96 482	2,60	3,33	1396	2541	573	703
24	Altona-Kieler	1151	202	4433	11 278	251 236	3,54	2,79	5407	11 181	877	1647
25	Aussig-Teplitzer	8740	—	301	5495	79 225	7,44	8,44	in Kol. 243	13 593	1183	2401
26	Bayerische Ostbahnen	—	36	10 294	94 087*	602 207	1,85	1,99	8084	19 563	42	1148
27	Berlin-Anhaltische	21 865*	2132	11 178	3971	626 217	3,21	2,27	26 971	32 356	1153	4-97
28	a. Berlin-Hamburger	76 112	1597	7943	45 371*	1 257 929	4,14	2,93	13 552	38 009	579	838
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	99 978	—	—	—	—	—	—
29	Berlin [illegible] Magdeburg.	92 333	574	880	20 160	572 317	3,42	2,57	in Kol. 243	41 146	294	2[illegible]
	[illegible]ahn	39 255*	299	4172	26 828*	467 090	3,47	2,88	3474	16 189	129	1[illegible]
	[illegible]ommer.	17 226*	116	1628	10 474*	183 559	2,93	3,21	3522	16 412	131	1[illegible]
	[illegible]mmersd		152	2126	13 676*	224 853	2,42	2,56	4707	21 932	175	2[illegible]
	[illegible]hn		124	3426	267	177 610	2,47	2,24	20 704	32 867	8764	1[illegible]
	[illegible]nitz-)		76	2096	18 457	294 281	2,22	2,02	in Kol. 247	17 786	500	8[illegible]

Digitized by Google

250	251	252	253		254	255	256			257			258	

Ergebnisse.

meine Verwaltung. | (Forst.) B. **Ausgaben.**

Heizung, Reinigung u. Beleuchtung des Verwaltungs-Gebäudes.	Sonstige Ausgaben	Zusammen.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.	Zins für gepachtete Bahnstrecken.	Summe aller Ausgaben.	Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge.	Durchschnittlich a. pro Kilometer Bahnlänge.	Durchschnittlich b. pro Nutzmeile.	Von den Ausgaben (excl. Kol. 254) kommen a. auf die Bahn-Verwaltung.	Von den Ausgaben (excl. Kol. 254) kommen b. auf die Transport-Verwaltung.	Von den Ausgaben (excl. Kol. 254) kommen c. auf die allgemeine Verwaltung.	Sämmtliche Ausgaben betragen Procente der Brutto-Einnahme.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Proc.	Proc.	Proc.		
1634	5100	43 340	*582*	*77*	—	1 863 845	*25 058*	*3327*	*4,13*	31,56	66,12	2,32	48,01	1
1124	—	55 500	*321*	*43*	317 116	4 547 270*	*26 303*	*3492*	*5,14*	30,03	68,66	1,31	53,30	2
—	8061	77 549	*2880*	*382*	—	935 049	*34 722*	*4610*	*4,93*	37,03	54,08	8,89	43,50	3
in Kol. 249	12 999	201 527	*1702*	*226*	—	2 979 157*	*25 153*	*3339*	*4,86*	33,70	59,54	6,76	48,71	4
—	815	16 328	*1405*	*187*	—	491 954	*42 337*	*5621*	*5,73*	27,96	69,42	3,92	53,33	5
1591	1616	47 044	*1769*	*235*	—	831 022	*31 253*	*4149*	*5,84*	29,47	64,87	5,66	44,09	6
2412	385	17 291	*689*	*92*	—	320 025	*12 760*	*1694*	*2,36*	23,77	70,83	5,40	41,35	7
1884	7911	87 944	*1704*	*226*	—	2 319 411	*44 932*	*5966*	*5,17*	28,39	67,92	3,79	37,15	8
3396	14 407	139 340	*1274*	*169*	—	2 566 373	*23 474*	*3116*	*6,14*	41,28	53,31	5,43	47,81	9
634	6785	38 620	*2006*	*266*	43 420	842 426	*43 753*	*5809*	*5,54*	32,16	63,01	4,83	57,80	10
1119	8265	42 627	*1497*	*199*	—	773 134	*27 156*	*3605*	*7,04*	43,37	50,92	5,31	68,02	11
1109	2075	38 313	*1489*	*198*	27 271	1 065 596	*41 431*	*5501*	*6,92*	30,73	65,58	3,69	54,45	12
984	4061	48 728	*1003*	*133*	68 460	1 852 451	*38 124*	*5062*	*4,99*	43,89	53,38	2,73	40,70	13
1491	2535	38 808	*563*	*75*	—	1 744 665	*25 303*	*3359*	*4,48*	33,30	64,47	2,23	48,00	14
284	3397	26 960	*2359*	*313*	—	254 661	*22 280*	*2958*	*3,93*	29,96	59,45	10,59	35,71	15a
170	3743	18 174	*3245*	*431*	—	175 504	*31 334*	*4160*	*5,51*	26,84	62,80	10,36	36,34	- b
1061	48 773	128 745	*2684**	*356*	—	1 625 185	*33 879**	*4498**	*5,68*	32,33	59,55	7,92	37,38	16
in Kol. 251	2332	5120	*1136*	*151*	—	118 367	*26 245*	*3485*	*8,08*	32,38	63,31	4,32	75,34	17a
40	206	3003	*846*	*112*	—	95 345	*26 858*	*3566*	*7,49*	30,52	66,33	3,15	79,95	- b
628	7685	52 985	*1570*	*208*	—	1 359 969	*40 307*	*5351*	*4,62*	26,31	69,07	3,90	32,60	18a
525	2410	42 751	*1535*	*204*	—	504 491	*18 121*	*2406*	*4,73*	33,15	58,38	8,47	43,77	- b
—	4025	29 912	*1322*	*175*	—	375 019	*16 572*	*2200*	*5,58*	33,30	58,72	7,98	49,90	19
in Kol. 251	4286	37 643	*2349*	*312*	—	459 524	*28 684*	*3808*	*5,10*	34,74	57,06	8,20	61,47	20
" " 249	7471	28 614	*1220*	*162*	5446	260 641	*11 110*	*1475*	*4,49*	36,21	52,48	11,31	40,49	21
274	414	7062	*569*	*76*	47 997	274 030	*22 029*	*2934*	*5,92*	31,73	65,18	3,12	79,71	22
135	2605	8013	*1568*	*208*	—	136 107	*26 635*	*3536*	*3,96*	23,23	70,89	5,82	52,90	23
519	4366	23 996	*1283*	*170*	—	453 331	*24 242*	*3219*	*6,39*	39,29	55,42	5,29	44,88	24
307	457	18 404	*5543*	*736*	—	128 543	*38 718*	*5141*	*12,01*	24,05	61,63	14,32	40,91	25
1090	8561	48 825	*672*	*89*	—	969 759*	*13 339*	*1771*	*2,98*	32,47	62,10	5,02	38,42	26
in Kol. 239	8329*	73 706	*1503*	*200*	—	1 020 121	*20 759*	*2756*	*5,33*	31,39	61,38	7,23	35,90	27
2734	10 478	74 882	*1888*	*251*	150 023*	1 979 663	*49 916*	*6627*	*7,62*	27,16	68,73	4,09	53,84	28a
—	—	4605	*2203*	*293*	—	144 070	*68 933*	*9152*	—	27,41	69,33	3,30	41,40	- b
1038	2886	48 513	*2483*	*330*	—	926 322	*47 414*	*6295*	*6,19*	32,98	61,78	5,24	38,86	29
403	1855	23 591	*1049*	*139*	—	777 739	*34 581*	*4591*	*6,45*	36,31	60,66	3,03	50,79	30a
408	3462	25 498	*1118*	*148*	—	302 546	*13 270*	*1762*	*4,82*	30,90	60,67	8,43	73,70	- b
546	4627	34 076	*1118*	*148*	—	448 626	*14 724*	*1955*	*4,88*	42,28	50,12	7,60	83,33	- c
4522	7525	78 870	*2958*	*393*	22 384	375 604	*14 088*	*1870*	*5,21*	27,39	50,38	22,23	35,02	31
in Kol. 233	11 705	31 675	*1383*	*184*	—	494 398	*21 594*	*2867*	*3,91*	34,07	59,52	6,41	36,99	32

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	240	241	242	243	244	245		246	247	248	249
		(Forts.) B. Ausgaben. 2. Für die Transport-Verwaltung.							(Forts.) III. Finanz- 3. Für die allge-			
		Wagenmiethe (u. Konventionalstrafen). Thlr.	Entschädigungen im Güterverkehre. Thlr.	Drucksachen u. Büreaubedürfnisse. Thlr.	Sonstige Ausgaben Thlr.	Zusammen. Thlr.	Durchschnittlich a. pro Rutmeile. Thlr.	b. pro Achsmeile. Sgr.	Besoldung ꝛc. der Verwaltungs-Beamten ꝛc. Thlr.	Besoldung der Büreau- und Kassen-Beamten. Thlr.	Gerichtsfesten, Stempel, Porto und Inserate. Thlr.	Drucksachen, Schreibmaterialien u. sonstige Büreaubedürfnisse. Thlr.
33	Brünn-Rossitzer	2207	14	458	36	30 966	7,66	4,85	—	in Kol. 214	—	562
34	Buschtěhrader a. Kralup-Kladno	23 519	—	1166	5445	80 756	—	—	—	6137	496	1621
	Buschtěhrader b. Prag-Wejhybka	285	—	820	2307*	52 981	—	—	—	2830	197	676
	Buschtěhrader c. Pferde-Bahn											
35	Frankfurt-Hanauer	11 020*	255*	4166	4101*	114 473	3,39	3,49	in Kol. 247	5245	in Kol. 249	128
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	78 972	128	in Kol. 220	3536	619 591	3,94	1,76	33 334	82 453	2045	5912
37	Glückstadt-Elmshorner	148	—	360	133	19 569	2,70	3,41	1510	1661	279	244
38	Graz-Köflacher	9041	—	471	9699*	65 982	4,07	4,39	1400	5226	1384	992
39	Hessische Ludwigs-E.	52 811	5642	13 300	57 096	432 339	2,46*	2,87	in Kol. 247	18 328	4215	1063
40	Homburger	512	—	914	791	33 094	2,27	4,03	1971	1365	465	356
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	46 837	3168	13 728	98 117	2 352 218	4,50	2,155	8633	121 196	17 113	5829
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	—	in Kol. 243	32 838	6220	1 052 928	3,66	3,09	58 348	99 619	in Kol. 249	21 957
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	—	1863	1617*	194 490	—	—	1700	—	—	1367
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	378 999	1441	19 385	123 593*	2 481 942*	3,65*	2,30*	—*	66 326	2182	9088
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	61 694	813	4960	3073	330 409	3,36	2,78	4638	13 756	588	965
45	Leipzig-Dresdener	62 979	353	—	76 927*	613 318	4,21	2,74	in Kol. 247	33 771	1958	2073
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	375	17 240	2,64	3,41	—	514	171	172
47	Lübeck-Büchener	6276	90	1113	5247	94 708	4,60	3,66	2600	4516	22	911
48	Lüttich-Maastrichter	2122	1481	1340	706	49 185	2,17	10,57	1867	6191	839	1070
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	43 613	2442	6275	7668	434 698 / 57 235*	3,50	2,24	13 000	19 322	1082	4825
50	a. Magdeburg-Halberstädter	64 482	156	569	16 778	327 494	4,01	2,61	in Kol. 247	21 011	432	1377
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	17 737	167	100	460	122 972	2,23	2,07	4100	9604	in Kol. 249	3840
	c. Cöthen-Bernburger	1128	2	324	1287	30 056	3,14	4,51	1500	1775	137	161
51	Mecklenburgische	—	156	2994	10 967	129 856	2,04	2,11	9639	8587	276	1227
52	Mohaes-Fünfkirchener	—	13	635	76	91 324	5,27	3,0	3866	3209	1248	251
53	Neisse-Brieger	4960	1137	829	266	31 499	2,52	2,24	—	6054	439	634
54	Niederländische Rhein-E.	—	in Kol. 235	6000	1288	495 837	3,15	3,12	18 990	19 452	2775	748
55	Niederschlesische Zweigbahn	12 700	172	1377	260	64 877	2,61	2,17	2301	6068	202	916
56	a Oesterreichische nördliche	245	—	19 314	21 120*	1 191 308	3,89	2,51				
	b. Oesterreich. südöstliche	4766	—	17 871	17 665*	1 286 433	4,19	2,02	in Kol. 247	393 029*	in Kol. 249	33 199
	c. Wien-Neu-Szönyer	35	—	4369	5087*	266 198	6,42	4,28				
57	Oppeln-Tarnowitzer	2872	22	614	2816	48 728	2,09	2,47	2821	5147	190	427
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	15 320*	12 643	67 924*	351 740	1,96	1,49	8764	11 668	1004	4248
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	1025	4315	30 010*	108 106	2,08	2,33	1546	5418	728	1274
59	Rheinische	—*	3084	18 102	52 816*	827 044	2,41	2,47	in Kol. 247	55 629	1385	6354
60	a Südbahn, Oesterreichische	—	in Kol. 251	41 013	in Kol. 247	2 653 139	3,95	2,90	" " 247	95 152	in Kol. 249	4039
	b. Nordtiroler	1130	207	1316	1472	91 370	5,43	4,69	5000	11 702	301	390
	c. Venetianische u. Südtirol.	25 838	—	25 091	2041	718 719	3,07	2,82	in Kol. 247	64 879	in Kol. 249	7118
61	Süd-Nordd.	317	102	5687	8457	314 728	4,06	4,23	8800	31 453	6477	3685
62	Taunus-Bahn	1027	1580*	5751	1685	142 564	3,08	3,07	in Kol. 247	9670	131	806
63	Theiß-Bahn	—	16 217	4620	5418	550 780	4,74	2,91	14 266	30 927	10 885	8041
64	a. Thüringische	80 589	4037	14 548	17 120	732 033	3,20	2,50	5952	23 155	1664	2312
	b. Werra-E.	27 304	1420	3794	7238	194 510	3,24	2,99	4385	13 049	777	1584
65	a. Warschau-Wiener	46 958	4869	7184	3816	540 464	3,28	2,0	in Kol. 247	84 765	58 688	9203
	b Warschau-Bromberger	16 591	665	1985	11 879	146 122	3,09	2,92	" " 247	40 787	2315	1090

Digitized by Google

250	251	252	253		254	255	256			257			258	

Ergebnisse.

meine Verwaltung.

(Forts.) B. **Ausgaben.**

Heizung, Reinigung u. Beleuchtung des Verwaltungs-Gebäudes.	Sonstige Ausgaben	Zusammen.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.	Zins für gepachtete Bahnstrecken.	Summe aller Ausgaben.	Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge.	Durchschnittlich a. pro Kilometer Bahnlänge.	Durchschnittlich b. pro Nutzmeile.	Von den Ausgaben (excl. Kol. 254) kommen a. auf die Bahn-	Von den Ausgaben (excl. Kol. 254) kommen b. auf die Transport-Verwaltung.	Von den Ausgaben (excl. Kol. 254) kommen c. auf die allgemeine Verwaltung.	Sämmtliche Ausgaben betrugen Procente der Brutto-Einnahme.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.			Thlr.	Thlr.			Thlr.	Proc.	Proc.	Proc.		
—	1440	2422	646	96	—	68 091	18 158	2811	16,45	50,96	45,48	3,56	44,19	33
329	5505	14 088	3669	486	—	141 610	36 877	4896	—	33,02	57,03	9,95	38,42	34a
141	2400	6244	837	111	—	105 212	14 103	1872	—	43,71	50,36	5,93	58,58	- b c
in Kol. 239	617	5990	1097	145	17 463	152 846	27 994	3716	4,52	11,02*	84,56*	4,42*	54,47	35
9342	25 670	158 756	3391	450	—	1 237 253	26 431	3509	7,16	37,09	50,08	12,83	37,50	36
100	844*	4638	1031	137	—	44 601	9911	1316	6,15	45,73	43,88	10,39	60,48	37
1068	929*	10 999	2071	275	—	117 414	22 111	2936	7,23	34,44	56,19	9,37	44,66	38
888	5256	29 750	1220	162	—	604 688	24 792	3292	3,49	23,58	71,50	4,92	40,72	39
in Kol. 221	1969	6126	2542	338	—	58 027	24 078	3197	3,97	32,41	57,03	10,56	43,41	40
1963	3399	158 133	1968	261	—	3 961 911	49 314	6547	7,58	36,64	59,37	3,99	35,03	41
in Kol. 249	26 706	206 630	3629	482	—	1 769 454	31 081	4126	6,19	28,82	59,51	11,67	45,27	42a
—	3387	6454	372	49	—	249 491	14 363	1907	—	19,46	77,96	2,58	80,79	- b
1716	51 336*	130 648	1896	252	—	3 839 438*	56 015*	7437*	5,73*	32,31	64,31	3,38	43,03	43
633	5669	26 249	1325	176	10 900	535 076	28 020	3720	5,63	34,46	60,72	4,82	54,06	44
—	3310	41 112	2487	330	—	1 023 782	61 935	8223	7,03	36,08	59,91	4,01	45,44	45
117	1107	2081	2727	362	—	25 902	32 378	4296	3,06	25,41	66,56	8,03	41,43	46
471	1913	10 433	1656	220	—	141 307	22 430	2978	6,23	25,60	67,02	7,38	48,77	47
310	3141	13 418	3476	462	—	92 082	23855	3167	4,07	32,01	53,42	14,57	71,25	48
659	15 495	54 383	2809	373	64 446	791 401	40 878	5427	6,37	26,87	64,91	8,12	39,27	49
848	2951	26 619	2277	302	—	500 547	42 818	5685	6,13	29,25	65,43	5,32	39,21	50a
in Kol. 249	1487	19 031	1331	177	—	255 473	17 865	2372	4,63	44,43	48,13	7,45	48,45	- b
240	231	4044	1011	134	—	58 804	14 701	1952	6,14	42,01	51,11	6,88	60,24	- c
388	822	20 939	1086	144	—	233 507	12 118	1609	3,67	35,42	55,61	8,97	41,58	51
259	206	9039	1119	149	—	161 137	19 943	2648	9,13	37,79	56,67	5,54	37,06	52
71	466	7664	1240	165	1456*	59 030	9552	1268	4,72	31,98	54,71	13,31	43,11	53
918	2761	45 244	1947	258	38 145	727 720	31 313	4157	4,63	21,53	71,91	6,56	36,75	54
660	50	10 197	1073	142	—	112 605	11 853	1574	4,52	33,23	57,61	9,06	41,76	55
		193 123	3099	411	—	1 851 395	29 716	3945	6,20	25,23	64,24	10,43	35,06	56a
in Kol. 249	39 985*	223 557	2426	322	—	2 027 969	22 007	2922	6,61	25,34	63,44	11,02	34,48	- b
		49 533	2367	314	—	442 184	21 127	2805	10,67	28,60	60,20	11,20	51,51	- c
812	607	10 004	988	131		84 432	8343	1108	3,63	30,44	57,71	11,85	43,10	57
1583	8672	35 939	1776	236	—	554 975	27 420	3640	3,69	30,14	63,38	6,48	40,0	58a
530	671	10 167	1374	182	—	162 067	21 901	2908	3,13	27,02	66,71	6,27	56,23	- b
5162	22 060*	90 590	1818	241	—	1 201 945	24 116	3202	3,51	23,85	68,81	7,34	32,34	59
in Kol. 249	75 088	174 209	1139	151	—	3 817 871	24 940	3311	5,68	25,94	69,49	4,57	33,76	60a
209	112	17 714	1816	241	—	148 186	15 229	2022	8,23	26,34	61,53	11,93	53,26	- b
in Kol. 239	164	72 161	1038	138	—	1 107 024	15 918	2113	4,73	28,58	64,92	6,52	39,77	- c
740	10 485	61 640	2354	313	—	593 991	22 689	3012	7,66	36,64	52,99	10,37	77,57	61
in Kol. 239	1663	12 270	1826	242	—	189 639	28 220	3747	4,10	18,25	75,18	6,47	45,15	62
4021	15 347	83 487	1080	143	—	1 038 176	13 429	1783	8,93	38,91	53,03	8,04	55,34	63
700	16 534*	50 317	1350	179	—	1 129 570	30 316	4025	5,10	30,74	64,91	4,45	40,46	64a
827	4413	25 035	1106	147	63 429	390 682	17 256	2291	6,71	32,91	59,44	7,65	62,75	- b
1612	5692	159 960	3447	458	—	997 931	21 507	2855	6,24	29,81	54,16	16,03	61,28	65a
134	6617	50 943	2724	362	—	277 481	14 839	1970	5,07	28,98	52,66	18,36	70,57	- b

BIBLIOTHECA REGIA MONACENSIS

Digitized by Google

(Forts.) **III. Finanz-**

C. **Ueberschuß.**

	I. Staatsbahnen.	259				260	261		262	263	
		Der Ueberschuß beträgt:					Der Ueberschuß				
		a.	b.		c.	Außerdem Bestand aus dem Vorjahre.	a.	b.		a.	b.
		überhaupt.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	Procente des Gesammt-Anlage-Kapitals.		zur Verzinsung der Anleihen.	zur Amortisation der Anleihen.	zur Entrichtung der Eisenbahn-Steuer.	zu Zinsen und Dividenden für die Stamm-Actien.	
		Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.
1	Badische	2 020 731	27 139	3603	4,64	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	3 952 396*	22 862	3035	5,20*	—	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	1 214 714	45 106	5989	14,36	1 131 000	—*	—	—	—	—
4	Hannoversche	3 137 489	26 490	3517	6,09	—	—*	—	—	—	—
5	Main-Neckar	430 528	37 050	4919	6,13	—	—	—	—	—	—
6	Main-Weser	1 053 725	39 629	5262	6,71	10 709	—	—	—	—	—
7	Nassauische	442 912	17 660	2345	2,49	—	—	—	—	—	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	3 924 231	76 022	10 093	11,21	—	580 010	80 988	—	4*	388 994
9	" Ostbahn	2 801 467	25 624	3402	6,14*	—	—	—	—	—	—
10	" Saarbrücker (u. Trier)	614 825	31 932	4240	4,40	—	—	—	—	—	—
11	" Westfälische	364 141*	12 790	1698	2,37	—	—	—	—	—	—
12	Sächsische östliche	891 296	34 653	4601	5,02	—	—	—	—	—	—
13	Sächsische westliche	2 698 671	55 540	7374	8,19	—	—	—	—	—	—
14	Württembergische	1 889 450	27 403	3638	4,21	—	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltg.										
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düssel	458 488	40 113	5326	5,90	—	141 005	27 500	4710	4⅞	169 334
	Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	307 472	54 896	7288	8,21	532	83 355	14 300	7128	6⅔	100 000
16	Bergisch-Märkische	2 723 064	56 766*	7537*	7,79	—	1 041 548	69 428	89 375	7½	975 000
17	a. Löbau-Zittauer	38 735	8589	1140	1,43	—	8740	6000	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	23 906	6734	894	0,86	—	—	—	—	—	—
18	a. Oberschlesische	2 811 399	83 326	11 063	16,04	1142	338 632*	66 461	163 426	10	1 245 000
	b. Breslau-Posen-Glogauer	648 216	23 284	3091	5,33	2	468 802	—	—	—	—
19	Stargard-Posener	376 493	16 637	2209	5,72	1496*	62 410	15 440	—	3½	175 000
20	Rhein-Nahe-E.	288 069	17 982	2387	1,71	—	288 069*	—	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	383 140	16 332	2168	4,49	—	262 062	29 198	—	¾	18 000
	b) in Privatverwaltung.										
22	Aachen-Mastrichter	69 737	5624	747	1,26	—	69 737	—	—	—	—
23	Alberts-Bahn	121 195	23 717	3149	4,49	—	63 048	9200	—	4	36 000
24	Altona-Kieler	561 726	30 039	3988	11,21	—	47 582	—	—	11½	348 500
25	Aussig-Teplitzer	185 675	55 926	7425	8,11	—	28 771	6000*	15 476*	8,57	120 000
26	Bayerische Ostbahnen	1 554 554*	21 383	2839	—*	—	—	—	—	5	1 290 000
27	Berlin-Anhaltische	1 821 089	37 059	4920	11,75	4644	307 500	42 500	150 521	11⅛	1 005 833
28	a. Berlin-Hamburger	1 697 575	42 803	5683	12,22	—	336 527	127 500	—*	9,425*	770 000
	b. Hamburg-Bergedorfer	203 888	97 554	12 952	8,87	—	28 176*	3807*	7859*	10½	162 486*
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	1 457 315	74 592	9903	10,0	81 999	304 254	72 700	140 625	16	800 000
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	753 789	33 517	4450	8,29	626	32 085	7915	50 811	7½	552 205
	b. Hinterpommer.	107 980	4736	629	1,14	11 721*	—*	—	—	—	—
	c. Vorpommersche	90 418	2967	394	0,93	—	—*	—	—	—	—
31	Böhmische Westbahn	696 913	26 141	3471	4,25	—	670 918*	—*	25 995	—*	—*
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	8422 45	36 787	4884	9,17	—	166 953	20 000	49 937	8½	442 000

Digitized by Google

264	265	266

Ergebnisse.

(Forts.) C. **Ueberschuß.**

(und die früheren Bestände) sind verwendet:

zur Einlage a. in den Reserve-Fonds. Thlr.	zur Einlage b. in den Erneuerungs-fonds. Thlr.	Zuschuß zum Pensions-fonds. Thlr.	a. zu sonstigen Zwecken: Thlr.	b. Thlr.	c. auf die nächste Rechnung übertragen. Thlr.	
—	—	in Kol. 225	—	—	—	1
—	—	—	—	—	—	2
—	—	—	—	—	—	3
—	—	—	—	—	—	4
—	—	—	An die Staatskassen abgeliefert . 430 528	—	—	5
—	—	—	An die Staatskassen abgeliefert . 943 501	Zur Vermehrung der Betriebsmittel 120 933	—	6
—	—	—	. . . . .	—	—	7
3766	265 452	—*	Zu Erweiterungen u. Vervollständ. d. Bahn 282 944 An die General-Staatskasse abgeliefert 2 304 606	der Restverwaltung überwiesen . 17 471	—	8
—	—	—	—	—	—	9
—	—	—	—	—	—	10
—	—	—	—	—	—	11
—	128 140	2235	Zu Vervollständigungen d. Bahn-Anlage 13 679	—	—	12
—	127 408	4153	—	—	—	13
—	—	—	—	—	—	14
7950	96 427	in Kol. 251	Staats-Präcipuum 11 401	—	161	15a
3512	56 274	„ „ 251	Staats-Präcipuum 43 104	—	331	- b
63 570	449 850	—	Convertirung Bergisch-Märkischer und Umtausch von Prinz Wilhelm Prioritäts-Obligationen, Verwaltung und Amortisation fremder Kapitalien für Beschaffung von Betriebsmitteln . 34 293	—	—	16
—	—	284	—	—	—	17a
—	—	310	—	—	—	- b
15 149	638 900	—	Superdividende des Staats . 393 003	—	1223	18a
—	179 416	—	—	—	—	- b
5402	119 739	—	—	—	—	19
—	—	—	—	—	—	20
73 880	—	—	—	—	—	21
—	—	—	—	—	—	22
—	—	—	Ausgleichung schwebender Frachtdifferenzen, Tantième 2c. 12 947	—	—	23
163 644		2000	—	—	—	24
5175	—	690	Zur Verzinsung schwebender Schulden 9563	—	—	25
85 714	—	14 286	Zur Berichtigung des Staats-Antheils . 49 713 Dividenden-Konto pro 1864/65 . 47 202	Zu sonstigen Zwecken . . . 24 296 Dem Baufonds der neuen Bahnlinien überw. 43 343*	—	26
—	316 658	in Kol. 250	. . . . .	—	2721	27
458 548	—	5000	—	—	—	28a
—	—	—	—	—	1560	- b
—	—	in Kol. 255	Zu Abgaben, Lasten und Renten 9209	Einschl. 130 527 Thl. Bestand des Jahres 1864 . . .	212 526	29
47 270	—	2718	Zur Sterbekasse der Beamten 267 Zuschuß zur Verzinsung der Obligationen der hinterpommerschen Bahn 53 933	Tantième für den Verwaltungsrath 4000	3211	30a
—	116 633	2754	Zuschuß zur Krankenkasse . . 271	Der Stammb. in Folge Repartition überw. 43	—	- b
—	62 191	3681	Zuschuß zur Sterbekasse . . 362	Der Stammbahn für Unterhaltung d. Betriebsmittel in Folge Repartition überwies. 24 184	—	- c
—	—	—	—	—	—	31
—	140 000	4500	Zuschuß zum Baufonds . . 13 790 Tantième des Betriebs-Direktors . 935	Reservirt für noch festzustellende Rechnungen 4129	—	32

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	259 a. überhaupt. Thlr.	259 b. pro Meile Bahnlänge. Thlr.	259 b. pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	259 c. Procente des Gesammt-Anlage-Kapitals.	260 Außerdem Bestand aus dem Vorjahre. Thlr.	261 a. zur Verzinsung der Anleihen. Thlr.	261 b. zur Amortisation Thlr.	262 zur Einrichtung der Eisenbahn-Steuer. Thlr.	263 a. zu Zinsen und Dividenden für die Stamm-Actien. Proc.	263 b. zu Zinsen und Dividenden für die Stamm-Actien. Thlr.
					C. Ueberschuß.						
		Der Ueberschuß beträgt:								Der Ueberschuß	
33	Brünn-Rossitzer	84947	22 652	3007	4,74	—	14 066	1500	7316*	—	—
34	Buschtěhrader: a. Kralup-Kladno	226 958	59 104	7847	14,92	—					
	Buschtěhrader: b. Prag-Weßhybka	74 390	9972	1324	13,02	—	—	14 683*	24 168	9,93	180 347
	Buschtěhrader: c. Pferde-Bahn										
35	Frankfurt-Hanauer	127 743	23 396	3106	5,70	—	27 757	7914	—	5,7	86 592
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	2 061 713	44 044	5848	4,66	200 000	236 703	9660*	140 973	8,81	1 232 437
37	Glückstadt-Elmshorner	29 161	6480	860	2,91	—	23 530	—	—	—	—
38	Graz-Köflacher	145 504*	27 402	3638	7,74	—	47 773	—	15 754	5*	77 587*
39	Hessische Ludwigs-E.	879 650	36 066	4788	8,09	—	218 630	22 677	—	7½	515 715
40	Homburger	75 654	31 392	4168	4,76	—	29 578	7714	—	7*	32 000
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	7 349 025*	91 474	12 145	14,04	—	759 140	26 950	599 223	13,95	5 458 186
42	Kaiserin Elisabeth: a. Lokom.-Bahn	2 130 228	37 418	4968	4,06	—					
	Kaiserin Elisabeth: b. Pferde-Bahn	59 334	3416	453	1,97	—	1 748 296*	—	127 478*	—*	238 436
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	5 599 458*	81 269	10 789	9,02*	—	1 378 744*	106 800	361 670	15¼	2 058 333
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	471 678	23 810	3161	4,14	974	117 788	25 900	—	3 11/14	298 667
45	Leipzig-Dresdener	1 229 301	74 368	9874	13,47	—	132 500	37 500	—	20	1 000 000
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	36 616	45 770	6072	29,52	—	—	—	—	16	16 183
47	Lübeck-Büchener	148 460	23 565	3129	5,80	—	—	—	—	4½	115 110
48	Lütich-Maftrichter	37 156	9626	1278	1,19	—	37 156	—	—	—	—
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	1 223 722	63 909	8392	13,77	—	206 818	49 100	122 500	18¾	656 250
50	a. Magdeburg-Halberstadter	776 170	66 396	8815	16,26	55	138 820	5100	86 062	25	425 000
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	271 782	19 006	2523	4,24	—	81 875	17 700	—	3	91 857
	c. Cöthen-Bernburger	38 806	9702	1288	—*	—	—*	—	—	—	—
51	Mecklenburgische	328 069	17 025	2260	5,21	1218	71 206	28 633	—	3,5	152 250
52	Mohacs-Fünfkirchener	273 380	33 834	4492	6,03	—	211 426*	3173*	20 961	—	—
53	Neisse-Brieger	77 911	12 607	1674	6,49	198	4500	500	1345	4½	47 667
54	Niederländische Rhein-E.	1 252 529	53 895	7156	8,14	—	209 855	—	19 046	8,13*	947 786
55	Niederschlesische Zweigbahn	157 021	16 529	2194	6,29	734	48 857	11 353	1548	4 1/12	57 665
56	a. Oesterreichische nördliche	3 429 246*	55 035	7307	8,81						
	b. Oesterreich. südöstliche	3 786 334*	41 089	5455	9,63	43 834	3 325 916	309 694	1 134 799*	5	3 121 894
	c. Wien-Neu-Szönyer	416 240*	19 887	2640	4,18						
57	Oppeln-Tarnowitzer	111 468	11 014	1462	4,46	2500	—	—	1615	3¼	81 243
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	832 489	41 131	5461	8,0	—	110 418	10 857	—	9,9	613 336
	b. Pfälzische Maximiliansb.	122 583	16 565	2199	3,72	—	—	—	—	4,235*	122 580*
59	Rheinische	2 514 253	50 447	6698	6,79	—	614 000	81 000	73 075	6¼	1 217 922
60	a. Südbahn, Oesterreichische	7 489 726*	48 927	6496							
	b. Nordtiroler	130 213*	13 355	1774	—*	1 820 781	6 113 184	67 733	—	8	8 000 000
	c. Venetianische u. Südtirol.	1 676 648*	24 111	3201							
61	Süd-Norddeutsche	171 719	6559	871	1,23	—	167 488*	—*	4231*	—*	—*
62	Taunus-Bahn	230 426	34 290	4552	7,51	—	29 549	8000	6822*	7½	123 428
63	Theiß-Bahn	837 799	10 837	1439	2,98	—	831 700*	—	609 9	—	—
64	a. Thüringische	1 635 025	43 881	5826	7,82	64 125	551 483*	96 600	64 125*	8	720 000
	b. Werra-E.	231 884	10 242	1359	2,81	619	165 364*	—	—	2,4	130 179
65	a. Warschau-Wiener	630 629	13 591	1805	10,49	87 344	320 724*	50 000*	—	7 11/12*	310 584
	b. Warschau-Bromberger	115 753	6190	822	1,93	—	—	—*	—	1,944*	115 753

Digitized by Google

264	265	266						

Ergebnisse.

(Forts.) C. **Ueberschuß.**

(und die früheren Bestände) sind verwendet:

zur Einlage a. in den Reserve-Fonds. Thlr.	zur Einlage b. in den Erneuerungsfonds. Thlr.	Zuschuß zum Pensionsfonds. Thlr.	a. zu sonstigen Zwecken:	Thlr.	b.	Thlr.	c. auf die nächste Rechnung übertragen. Thlr.	
325	—	—	Zu 6 Proc. Zinsen für die Prioritäts-Actien	61 740	. . . . .	—	—	33
68 291	—	—	Zur Tantième an die Direktoren .	13 859	. . . . .	—	—	34
—	4509	857	Zur Krankenkasse der Werkst.-Arbeiter	114	. . . . .	—	—	35
30 148	—	in Kol. 251	Zu Zinsen und Provisionen . .	56 883	Zu Zinsen an den Staat . .	221 575	333 334	36
5559	—	72	. . . . .	—	. . . . .	—	—	37
2472	2341	in Kol. 251	Zur Tantième für den Verwaltungsrth.	4337	Zu Zinsen u. Inventar-Abschreibungen	8609	—	38
—	98 300	4300	Zuschuß zur Krankenkasse d. Angestellten	922	Zur Tantième für den Verwaltungsrath und die Beamten	19 106	—	39
3714	—	286	Zur Tantième für den Verwaltungsrath	2204	. . . . .	—	158	40
344 937	200 000	18 421	Zur Tantième an die Direkt.-Mitglieder	28 000	Dem Reservefonds überwiesen . .	2450	—	41
—	—	in Kol. 251	Zur Deckung von Agio und zu Zinsen und Verloosungen	75 552	. . . . .	—	—	42
12 900	555 598	846	Zur Extradividende des Staats .	887 925	Zu Zinsen für Vorschüsse, Tantième, Beitrag zum Dombau ꝛc. . . .	236 642	—	43
30 000	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	297	44
—	—	5000	Dem Baufonds überwiesen . .	39 301	Entschädigung an die Postverwaltung	15 000	—	45
1714	—	571	Für Neubauten . . . . . / Für Bahnerneuerung	1714* / 11 837*	Für Grunderwerbung . . .	3549	1048	46
33 350	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	47
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	48
—	172 000	2000	Zur Kommunal-Einkommensteuer .	6002	. . . . .	—	9052	49
43 950	—	—	zur Amortis. d. Magdeb.-Wittenbergesch. Stamm-Actien / Zusch. z. Betr. d. Magdeb.-Wittenbergesch. E.	22 939 / 26 978	Zu einer Extra-Reserve . . .	27 376	—	50a
3000	75 750	600	Zu Gratifikationen	1000	. . . . .	—	—	- b
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	- c
21 750	50 250	800	. . . . .	—	. . . . .	—	4398	51
—	27 851	—	Dem General-Gewinn- und Verlust-Conto der Donau-Dampfschifffahrt-G. überwiesen	9939	. . . . .	—	—	52
2400	21 600	—	. . . . .	—	. . . . .	—	97	53
22 040	—	—	Statutarisch verwendet . . .	53 802	. . . . .	—	—	54
—	37 300	1000	. . . . .	—	. . . . .	—	32	55
19 110	—	27 833	Dem Provisions- und Unterstützungsfonds der Diener und Arbeiter überwiesen	24 162	. . . . .	—	—	56
2500	22 500	—	Zur Deckung div. Restausgb. pro 1863	2122	. . . . .	—	3988	57
66 623	8075	5714	Zu Convertirungskosten . . .	17 466	. . . . .	—	—	58a
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	- b
10 000	409 727	in Kol. 251	Zur Tantième der Direktion u. des Administrationsrathes, zum Dombau ꝛc.	108 529	. . . . .	—	—	59
115 455	—	—	Zur Tantième an den Verwaltungsrath und die Oberbeamten . . .	115 455	. . . . .	—	898 968	60
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	61
10 959	49 096*	2286	Als Beitrag zur Krankenkasse der Arbeiter	286	. . . . .	—	—	62
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	63
45 000	i. K. 215 u. 237	in Kol. 251	Zu Ergänzungsbauten . . .	148 817	Reserv. zur Eisenbahnsteuer pro 1864	73 125	—	64a
41 714	—	2400	. . . . .	—	. . . . .	—	250	- b
9297	—	in Kol. 251	Zur Tantième für die Gründer .	25 061	Zur Tantième für die Direktion .	2506	—	65a
—	—	" " 251	. . . . .	—	. . . . .	—	—	- b

Digitized by Google

(Forts.) **III. Finanz-Ergebnisse.**

	I. Staatsbahnen.	267	268	269		270	271	272	273		274
		D. Reservefonds.					E. Erneuerungsfonds.				
		Bestand am Schlusse des Jahres 1863. Thlr.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1864. Thlr.	Ausgegeben im Betriebs-Jahre 1864 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen rc.) Thlr.	Ausgegeben im Betriebs-Jahre 1864 b. für Betriebsmittel. Thlr.	Bestand am Schlusse des Jahres 1864. Thlr.	Bestand am Schlusse des Jahres 1863. Thlr.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1864. Thlr.	Ausgegeben im Betriebs-Jahre 1864 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen rc.) Thlr.	Ausgegeben im Betriebs-Jahre 1864 b. für Betriebsmittel. Thlr.	Bestand am Schlusse des Jahres 1864. Thlr.
1	Badische	—	—	—	—	—	—	—	339 397	390 608	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	50 000	—	50 000*	—	—	282 536	737 085	224 508	51 054	744 059
4	Hannoversche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Main-Neckar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Main-Weser	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Nassauische	—	—	—	—	—	—	13 420	3072	10 348	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	—*	3766	2064	1702	—	—*	265 452	178 361	87 091	—
9	„ Ostbahn	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
10	„ Saarbrücker (u. Trier)	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
11	„ Westfälische	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Sächsische östliche	—	—	—	—	—	2 382 094	1 204 816	824 896	137 253	2 624 761
13	Sächsische westliche										
14	Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltg.										
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düsseld.	37 966	9465	1050	1287	45 094	104 600	122 334	47 434	43 780	135 720
	Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	5339	3751	2918	1626	4546	72 064	70 743	43 204	26 360	73 243
16	Bergisch-Märkische	115 781	78 115	6652*	9721	149 685	326 065	521 869	210 560*	171 046*	446 084
17	a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	a. Oberschlesische	38 183	15 349	5149	in Kol. 249a	48 383	1 295 647	633 473	231 401	281 608	1 416 111
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—	181 692	179 415	98 673	83 566	178 868
19	Stargard-Posener	20 000	5402	—	5402	20 000	264 226	119 739	100 194	43 920	239 851
20	Rhein-Nahe-E.	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	260 717	159 837	130 202	80 897	209 455	—*	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.										
22	Aachen-Mastrichter	4236	—	—	—	4236	7899	—	—	—	7899
23	Alberts-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	Altona-Kieler	356 894	81 491	92 757	12 000*	333 628	—	—	—	—	—
25	Aussig-Teplitzer	28 645	5175	—	—	33 820	65 795	—	—	—	65 795
26	Bayerische Ostbahnen	34 286	85 714	—	—	120 000	17 600*	21 429	—	—	39 029
27	Berlin-Anhaltische	50 000	—	—	—	50 000	450 228*	366 437	135 802	113 229	567 634
28	a. Berlin-Hamburger	927 417	262 777*	804 280	—	385 914*	—*	—	—	—	—
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	500 000	—	—	—	500 000	—	—	—	—	—
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	83 728	47 570	47 384	—	83 914	959 528	369 916	143 560*	297 460*	888 424
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	133 350	—	1586*	—	131 764	327 358	187 460	21 095*	48 320*	445 403
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	—	—	—	—	—	105 788	169 508	8190*	38 315*	228 791
31	Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	20 000	—	—	—	20 000	238 632	165 996	98 893	57 690	248 045

Digitized by Google

(Forts.) **III. Finanz-Ergebnisse.**

	II. **Privatbahnen.** (Forts.)	267	268	269		270	271	272	273		274
		D. **Reservefonds.**					E. **Erneuerungsfonds.**				
		Bestand am Schlusse des Jahres 1863. Thlr.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1864. Thlr.	Ausgegeben im Betriebs-Jahre 1864 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen 2c.) Thlr.	b. für Betriebsmittel. Thlr.	Bestand am Schlusse des Jahres 1864. Thlr.	Bestand am Schlusse des Jahres 1863. Thlr.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1864. Thlr.	Ausgegeben im Betriebs-Jahre 1864 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen 2c.) Thlr.	b. für Betriebsmittel. Thlr.	Bestand am Schlusse des Jahres 1864. Thlr.
33	Brünn-Rossitzer	32 821	395	7067	3250	22 821	—	—	—	—	—
34	Buschtěhrader: a. Kralup-Kladno; b. Prag-Weßyhka; c. Pferde-Bahn	90 973	61 235	65 533	in Kol. 269a	86 675	—	—	—	—	—
35	Frankfurt-Hanauer	14 248	10	—	—	14 258	—	21 359*	21 359	—	—
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	197 419	40 880	—	—	238 299	—	—	—	—	—
37	Glückstadt-Elmshorner	7859	5667	—	—	13 526	—	—	—	—	—
38	Graz-Köflacher	7027	2823	—	—	9850	1113	2396	—	—	3509
39	Hessische Ludwigs-E.	223 695	—	—	—	223 695	130 106	96 020	60 165	37 460	128 501
40	Homburger	11 782	3714	2636	—	12 860	—	—	—	—	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	1 703 608	511 374	—	179 483	2 035 499	486 361	213 020	157 951	—	541 430
42	Kaiserin Elisabeth: a. Lokom.-Bahn; b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	100 000	40 068	31 523	8545	100 000	1 508 359	819 862	399 955	289 329	1 638 937
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	77 735	41 632	59 173	—	60 194	—	—	—	—	—
45	Leipzig-Dresdener	500 000	—	—	—	500 000	—	—	—	—	—
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	1783	1832	—	—	3615	—*	—	—	—	—
47	Lübeck-Büchener	137 499	37 712	14 833	14 689	145 689	—*	—	—	—	—
48	Lütticher-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz	249 611	—	111 611*	—	138 000	—	319 762	88 385	64 087	167 290
50	a. Magdeburg-Halberstädter	556 050	43 950	—	—	600 000	—	—	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	308 000	3000	—	—	311 000	96 006	94 021	39 760	—	150 267
	c. Cöthen-Bernburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51	Mecklenburgische	—*	30 190*	51 592*	—	—*	167 346	50 285	5021	24 640	187 970
52	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	223 634	27 881	—	—	251 515
53	Neisse-Brieger	11 217	3307	7596	—	6928	31 063	28 094	12 260	7650	39 247
54	Niederländische Rhein-E.	14 846	22 040	—	—	36 886	—	—	—	—	—
55	Niederschlesische Zweigbahn	39 006	1697	1587*	—	39 116	103 806	50 072	8982	6856, 9*	138 031
56	a. Oesterreichische nördliche; b. Oesterreich. südöstliche	677 860*	19 110	43 834*	—	653 136	—	—	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer										
57	Oppeln-Tarnowitzer	7775	2875	—	—	10 650	80 024	30 514	10 707	8537	91 294
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	461 214	66 623	—	—	527 837	48 623	12 392	41 492	18 278	1245
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59	Rheinische	100 191	63 672	8409*	16 565	138 889	945 674	474 793	82 148	62 468	1 275 851
60	a. Südbahn, Oesterreichische; b. Nordtiroler; c. Venetianische u. Südtirol.	1 373 444	191 389	—	—	1 564 833	—	—	—	—	—
61	Süd-Norddeutsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62	Taunus-Bahn	94 068	10 959	—	—	105 027	132 705	51 807	10 905	18 111	155 496
63	Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64	a. Thüringische	16 939	45 000	—	60 433	1506	384 426	279 117	156 541	57 002	450 000
	b. Werra-E.	180 931	40 000	53 062	67 974	99 895	—	—	—	—	—
65	a. Warschau-Wiener	107 674	9297	—	—	116 971	—*	—	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

IV. Vergleichung des Verkehrs

	I. Staatsbahnen.	275 Betriebs-Bahnlänge a. 1864 (nach Kol. 12) Meilen.	275 Betriebs-Bahnlänge b. gegen das Vorjahr mehr Meilen.	276 Gegen das Vorjahr wurden befördert: Personen mehr. Z. Ctr.	276 Personen mehr. Proc.	277 Personen weniger. Z. Ctr.	277 Personen weniger. Proc.	278 Güter (Kol. 172) mehr. Z. Ctr.	278 Güter mehr. Proc.	279 Güter weniger. Z. Ctr.	279 Güter weniger. Proc.	280 Die Einnahme mehr a. überhaupt. Thlr.	280 Einnahme mehr b. pro Meile Bahnlänge Thlr.
1	Badische	74,46	6,02	399 184	7,29	—	—	2 973 143	19,11	—	—	242 811	6,66	—
2	Bayerische (u. gepacht. Zwgb.)	172,88*	7,04	216 495	4,26	—	—	3 682 230	13,80	—	—	214 002*	2,58	—
3	Braunschweigische	26,93	0,31	62 832	5,65	—	—	6 007 243	30,39	—	—	288 454	15,50	9907
4	Hannoversche	118,44	0,60*	97 100	3,97	—	—	5 893 568	16,73	—	—	529 409	9,46	4449
5	Main-Neckar	11,62	—	47 262	4,34	—	—	—	—	96 234	2,54	8898	0,97	766
6	Main-Weser	26,59	—	19 229	2,35	—	—	880 674	15,44	—	—	141 180	8,10	5310
7	Nassauische	25,08	0,10	48 654	4,24	—	—	2 838 023*	65,74	—	—	192 695	33,79	7582
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	51,62	—	224 238	12,49	—	—	3 716 944	15,31	—	—	691 248	12,45	13391
9	" Ostbahn	109,33	—	—	—	15 358	0,77	376 843	3,07	—	—	396 497	7,98	3627
10	" Saarbrücker (u. Trier)	19,254	—	130 917	14,19	—	—	8 583 738	21,88	—	—	173 792	13,54	9028
11	" Westfälische	28,47	1,37	—	—	52 532	6,97	1 409 881	14,01	—	—	99 778	9,82	2267
12	Sächsische östliche	25,72	—	60 989	3,60	—	—	1 414 501	8,88	—	—	88 113	4,72	3425
13	Sächsische westliche	48,59	—	—*	—	—	—	—*	—	—	—	596 503	15,09	12276
14	Württembergische	68,95	4,31	212 784	4,75	—	—	619 968	3,78	—	—	6885	0,19	—
	II. Privatbahnen												
	a) unter Staatsverwaltg.												
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düssel.	11,43	—	27 997	2,55	—	—	1 359 424	18,17	—	—	92 633	14,93	8105
	Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	5,601	—	54 899	9,43	—	—	1 922 118	30,86	—	—	72 759	17,74	12979
16	Bergisch-Märkische	47,97*	0,96	183 599	5,14	—	—	15 046 337	24,76	—	—	596 952	15,91	10847
17	a. Löbau-Zittauer	4,51	—	23 972	12,95	—	—	455 451	19,34	—	—	22 165	16,43	4914
	b. Zittau-Reichenberger	3,55	—	20 462	14,20	—	—	359 178	20,01	—	—	15 950	15,41	4493
18	a. Oberschlesische	33,74	0,02	129 571	14,15	—	—	2 764 402	7,95	—	—	288 003	7,41	8498
	b. Breslau-Posen-Glogauer	27,84	—	—	—	2325	0,47	344 933	4,59	—	—	—	—	—
19	Stargard-Posener	22,63	—	—	—	13 249	4,03	—	—	659 192	12,30	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	16,02	—	59 140	9,84	—	—	2 591 804	43,02	—	—	91 437	13,94	5707
21	Wilhelms-Bahn	23,46	—	43 372	13,67	—	—	—	—	579 765	6,63	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.												
22	Aachen-Mastrichter	12,40	—	26 075	6,71	—	—	543 936	10 70	—	—	26 681	8,41	2152
23	Alberts-Bahn	5,11	—	98 106	23,85	—	—	423 255	6 50	—	—	13 132	5,38	2569
24	Altona-Kieler	18,76*	4,62	—*	—	—	—	—*	—	—	—	226 024	28,63	12047
25	Aussig-Teplitzer	3,32	—	—	—	4808	2,98	1 494 798	19,14	—	—	43 258	15,96	—
26	Bayerische Ostbahnen	72,7	12,5	213 307	12,16	—	—	1 462 237	16,73	—	—	304 806	13,73	—
27	Berlin-Anhaltische	47,46*	—	30 072	3,43	—	—	1 433 088*	12,91	—	—	247 222*	9,59	5208
28	a. Berlin-Hamburger	39,66	—	273 553	24,27	—	—	1 495 338	15,65	—	—	877 910	31,36	22138
	b. Hamburg-Bergedorfer	2,09	—	41 931	10,96	—	—	1 058 025	15,61	—	—	59 777	20,74	28604
29	Berlin-Potsdam-Magdeburg	19,537	—	114 687	10,01	—	—	1 918 561	27,98	—	—	196 690	8,99	10067
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	22,49	—	105 861	13,82	—	—	—	—	549 849	7,10	105 505	7,40	4691
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	22,8	—	20 219	11,32	—	—	127 519	6,65	—	—	41 904	11,37	1838
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	30,47	17,34	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Böhmische Westbahn	26,66	0,33	—	—	26 298	9,44	1 731 163	39,77	—	—	181 951	20,43	6824
32	Breslau-Schweidnitz-Freibg	22,895	—	69 324	8,45	—	—	1 364 413	8,94	—	—	85 218*	6,81	3721

Digitized by Google

281			282			283			284			285			286		
und Ertrages mit dem Vorjahre.																	
nahmen betrugen			Die **Ausgaben** (Kol. 255) betrugen						Der **Ueberschuß** betrug						Die Dividende betrug		
weniger			mehr			weniger			mehr			weniger					
a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	1864 (nach Kol. 263a)	im Vorjahre.	
Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Proc.	Proc.	
—	—	1043	242 467	14,94	1338	—	—	—	344	0,02	—	—	—	2381	—	—	1
—	—	797	125 773*	2,64	—	—	—	358	88 229*	2,28	—	—	—	439	—	—	2
—	—	—	42 287	4,74	1185	—	—	—	246 167	25,42	8722	—	—	—	—	—	3
—	—	—	190 285	6,82	1446	—	—	—	339 124	12,19	2703	—	—	—	—	—	4
—	—	—	—	—	—	11 964	2,37	1029	20 862	5,09	1795	—	—	—	—	—	5
—	—	—	63 164	8,23	2375	—	—	—	78 016	8,0	2935	—	—	—	—	—	6
—	—	—	36 570	12,90	1413	—	—	—	156 125	54,44	6179	—	—	—	—	—	7
—	—	—	267 152	13,02	5175	—	—	—	424 096	12,12	8216	—	—	—	—	—	8
—	—	—	123 418	5,05	1129	—	—	—	273 079	10,80	2498	—	—	—	—	—	9
—	—	—	—	—	—	67 121	7,38	3486	240 913	64,42	12 512	—	—	—	—	—	10
—	—	—	78 254	11,26	1515	—	—	—	22 638	6,62	466	—	—	—	—	—	11
—	—	—	—	—	—	29 052	2,62	1130	117 165	15,14	4556	—	—	—	—	—	12
—	—	—	368 220	24,81	7578	—	—	—	228 283	9,24	4698	—	—	—	—	—	13
—	—	3408	138 877	8,64	461	—	—	—	—	—	—	131 992	6,53	3869	—	—	14
—	—	—	17 371	7,22	1520	—	—	—	75 262	19,84	6585	—	—	—	4⅞	2,70	15a
—	—	—	15 086	9,40	2688	—	—	—	57 673	23,09	10 291	—	—	—	6⅔	5	- b
—	—	—	63 955	4,10	668	—	—	—	532 906	24,24	10 179	—	—	—	7½	6⅔	16
—	—	—	22 025	22,86	4883	—	—	—	140	0,36	31	—	—	—	—	—	17a
—	—	—	13 764	16,87	3878	—	—	—	2186	10,06	615	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	104 889	8,36	3086	—	—	—	183 114	6,97	5382	—	—	—	10	10½	18a
33 086	2,79	1088	—	—	—	17 374	3,33	624	—	—	—	15 712	2,37	564	—	—	- b
128 718	14,62	5688	1794	0,48	79	—	—	—	—	—	—	130 512	25,74	5767	3½	4⅞	19
—	—	—	33 351	7,83	2081	—	—	—	58 086	25,25	3626	—	—	—	—	—	20
14 046	2,14	598	1843	0,71	79	—	—	—	—	—	—	15 889	4,15	677	½	1½	21
—	—	—	—	—	—	9806	3,45	791	36 487	109,74	2943	—	—	—	—	—	22
—	—	—	—	—	—	8134	5,62	1592	21 266	21,29	4161	—	—	—	4	2¼	23
—	—	—	97 434	27,38	5210	—	—	—	128 590	29,69	6877	—	—	—	11½	10	24
—	—	—	18 199	16,49	—	—	—	—	25 059	15,80	—	—	—	—	8,57	7,2	25
—	—	2147	140 630	16,96	—	—	—	434	164 176*	11,81	—	—	—	1713	5	5	26
—	—	—	16 307*	1,66	344	—	—	—	224 188	14,04	4730	—	—	—	11¼	9¼	27
—	—	—	381 943	23,91	9631	—	—	—	495 967	41,26	12 505	—	—	—	9,625	6,875	28a
—	—	—	29 858	26,14	14 286	—	—	—	29 919	17,20	14 315	—	—	—	10½	8⅞	- b
—	—	—	17 588	1,94	900	—	—	—	179 102	14,01	9167	—	—	—	16	14	29
—	—	—	54 476	7,53	2422	—	—	—	51 029	7,26	2269	—	—	—	7¼	8¼	30a
—	—	—	12 438	4,28	546	—	—	—	29 466	37,53	1292	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	55 295	12,83	2277	237 246*	51,61	8683	—	—	—	—	—	31
—	—	—	—	—	—	1228*	0,25	54	86 446	11,44	3776	—	—	—	8¾	7½	32

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	275	276	277	278	279	280
		IV. Vergleichung des Verkehrs					
		Betriebs-Bahnlänge	Gegen das Vorjahr wurden befördert:				Die Ein-
		a. 1864 (nach Kol. 12)	b. gegen das Vorjahr mehr	Personen mehr.	Personen weniger.	Güter (Kol. 172) mehr.	Güter weniger.	mehr a. überhaupt.	mehr b. pro Meile Bahnlänge
		Meilen.	Meilen.	Proc.	Proc.	Z. Ctr. Proc.	Z. Ctr. Proc.	Thlr. Proc.	Thlr.
33	Brünn-Rossitzer	3,75	—	—* —	— —	— —	—* —	— —	— —
34	Buschtěh-rader a. Kralup-Kladno	3,84	—	— —	8509 15,59	—* —	—* —	— —	— —
	b. Prag-Wejhybka								
	c. Pferde-Bahn	7,46	—	—* —	— —	— —	— —	— —	— —
35	Frankfurt-Hanauer	5,46	—	31 823 5,44	— —	310 320 15,93	— —	17 647 6,71	3232
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	46,81	—	— —	18 973 5,76	1 894 284 37,44	— —	829 171 33,57	17 714
37	Glückstadt-Elmshorner	4,30	—	5202 4,02	— —	— —	25 794 3,64	8832 13,80	1962
38	Graz-Köflacher	5,31	—	— —	14 040 12,24	608 699 25,53	— —	43 176 19,65	8131
39	Hessische Ludwigs-E.	24,39	—	52 204 3,11	— —	2 926 717 28,69	— —	162 296 12,30	6654
40	Homburger	2,41	—	16 395 3,32	— —	30 046 9,62	— —	4613 3,57	1914
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	80,34	—	— —	87 413 4,69	3 229 496 9,44	— —	1198 086* 11,85	14 913
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	56,93	—	— —	43 698 3,62	3 025 338 32,97	— —	626 540 19,14	11 005
	b. Pferde-Bahn	17,37	—	— —	463 1,80	— —	68 433 6,47	— —	— —
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	68,3	0,007*	178 355 5,06	— —	16 161 383 17,53	— —	1 221 030 15,76	17 710
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	19,81	—	4119 1,15	— —	954 044 15,89	— —	61 298 6,35	3094
45	Leipzig-Dresdener	16,53	—	1006 0,063	— —	650 340 4,81	— —	21 691 0,97	1313
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	0,6	—	45 360 5,35	— —	57 611 88,83	— —	4359 7,49	5449
47	Lübeck-Büchener	6,30	—	23 881 14,22	— —	482 734 22,81	— —	49 060 20,38	7788
48	Lüttich-Maestrichter	3,46	—	35 166 8,82	— —	366 557 25,61	— —	16 010 14,14	4148
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	19,36	—	6319 0,63	— —	2 604 655 14,09	— —	124 316 6,57	6421
50	a. Magdeburg-Halberstädter	11,69	—	60 303 7,99	— —	4 482 690 33,75	— —	204 492 19,06	17 495
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	14,3	—	58 681 31,50	— —	124 915 4,14	— —	26 671 5,33	1865
	c. Cöthen-Bernburger	4,0	—	6209 8,15	— —	131 062 6,44	— —	3905 4,17	976
51	Mecklenburgische	19,27	—	— —	4148 1,39	361 835 13,05	— —	62 564 12,54	3247
52	Mohacs-Fünfkirchener	8,08	—	2249 5,15	— —	132 957 3,17	— —	10 244 2,41	1268
53	Neisse-Brieger	6,15	—	17 749 13,83	— —	— —	3275 0,31	2715 2,09	440
54	Niederländische Rhein-E.	23,24	—	59 829 5,15	— —	1 857 509 33,80	— —	320 159 19,29	13 776
55	Niederschlesische Zweigbahn	9,5	—	6546 4,13	— —	523 676 23,98	— —	26 461 10,88	2786
56	a. Oesterreichische nördliche	62,81	—	— —	48 760 4,01	1 337 212 6,75	— —	214 011 4,29	3435
	b. Oesterreich. südöstliche	92,15	—	— —	28 180 3,16	4 038 106 30,17	— —	873 871 17,69	9483
	c. Wien-Neu-Szömyer	20,93	—	— —	55 819 21,96	436 198 9,95	— —	— —	—
57	Oppeln-Tarnowitzer	10,17	—	1661 2,76	— —	537 097 20,70	— —	26 380 15,56	2606
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	20,24	0,57	119 964 11,37	— —	4 599 649 26,45	— —	69 432 5,26	1544
	b. Pfälzische Maximiliansb.	7,40	1,18	80 525 25,04	— —	1 118 079 22,13	— —	34 740 13,90	—
59	Rheinische	49,84	3,70	366 067 11,17	— —	4 125 043 20,82	— —	486 024 15,03	4555
60	a. Südbahn, Oesterreichische	153,08	—	— —	242 500 6,76	666 328 2,56	— —	639 012 5,99	4174
	b. Nordtiroler	9,75	—	— —	21 638 8,23	196 934 16,58	— —	16 259 6,30	1668
	c. Venetianische u. Südtirol.	69,54	—	— —	102 190 5,24	645 541 10,62	— —	95 513 3,55	1373
61	Süd-Norddeutsche	26,18	—	8 106 2,77	— —	679 812 16,55	— —	75 810 10,99	2896
62	Taunus-Bahn	6,72	—	73 609 6,58	— —	283 101 18,21	— —	16 093 3,98	2395
63	Theiß-Bahn	77,31	—	— —	882 0,22	1 078 726 20,51	— —	117 122 6,66	1515
64	a. Thüringische	37,36	—	75 546 5,65	— —	1 396 480 12,13	— —	163 814 6,30	4396
	b. Werra-E.	22,64	—	16 370 3,93	— —	182 565 5,70	— —	39 581 6,79	1748
65	a. Warschau-Wiener	46,4	—	— —	260 546 42,94	950 447 12,92	— —	163 136 11,13	3516
	b. Warschau-Bromberger	18,7	—	— —	76 123 25,60	— —	228 495 8,67	— —	— —

Digitized by Google

281			282			283			284			285			286		
und Ertrages mit dem Vorjahre.																	
nahmen betrugen			Die **Ausgaben** (Rol. 255) betrugen						Der **Ueberschuß** betrug						Die Dividende betrug		
weniger			mehr			weniger			mehr			weniger					
a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	1864 (nach Rol. 263a)	im Vorjahre.	
Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Proc.	Proc.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33
31 730	7,93	8263	705	0,50	183	—	—	—	—	—	—	32 435	12,50	8446			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,92	10,0	34
—	—	—	5968	4,06	1093	—	—	—	11 679	10,06	2139	—	—	—	5,7	5,5	35
—	—	—	115 148	10,26	2460	—	—	—	714 023	52,98	15 254	—	—	—	8,81	5,95	36
—	—	—	4549	11,36	1011	—	—	—	4283	17,22	951	—	—	—	—	—	37
—	—	—	22 829	24,14	4299	—	—	—	20 347	16,26	3832	—	—	—	5	3	38
—	—	—	64 977	12,04	2664	—	—	—	97 319	12,44	3990	—	—	—	7½	7	39
—	—	—	231	0,4	96	—	—	—	4382	6,15	1818	—	—	—	7	6½	40
—	—	—	59 948	1,54	746	—	—	—	1138 138*	18,22	14 167	—	—	—	13,95	11,68	41
—	—	—	258 120	17,08	4534	—	—	—	368 420	20,91	6471	—	—	—	—	—	42a
1680	0,54	97	—	—	—	16 387	6,16	944	14 707	32,25	847	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	137 282*	3,69	1987	—	—	—	1083 747	26,91	15 263	—	—	—	15⅝	12½	43
—	—	—	50 293	9,96	2539	—	—	—	11 005	2,39	555	—	—	—	3¹¹/₁₆	3⅞	44
—	—	—	29 205	2,94	1767	—	—	—	—	—	—	7514	0,61	454	20	20	45
—	—	—	1472	6,03	1840	—	—	—	2887	8,56	3609	—	—	—	16	15	46
—	—	—	20 646	17,11	3278	—	—	—	28 414	23,47	4510	—	—	—	4⅛	3½	47
—	—	—	2593	2,90	672	—	—	—	13 417	56,53	3476	—	—	—	—	—	48
—	—	—	42 209	5,63	2180	—	—	—	82 107	7,19	4241	—	—	—	18,75	17	49
—	—	—	41 935	9,14	3587	—	—	—	162 557	26,49	13 906	—	—	—	25	22⅞	50a
—	—	—	31 713	14,17	2218	—	—	—	—	—	—	5042	1,82	353	3	3	- b
—	—	—	—	—	—	1355	2,25	339	5260	13,68	1315	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	182	0,04	10	—	—	—	62 382	23,48	3238	—	—	—	3,5	2,5	51
—	—	—	—	—	—	1838	1,13	227	12 082	4,67	1495	—	—	—	—	—	52
—	—	—	2341	4,13	379	—	—	—	374	0,48	61	—	—	—	4⅓	4⅓	53
—	—	—	74 204	11,33	3193	—	—	—	245 955	24,44	10 583	—	—	—	8,13	6,35	54
—	—	—	7194	6,42	757	—	—	—	19 267	13,99	2029	—	—	—	4¹/₁₂	2½	55
—	—	—	101 344	5,79	1627	—	—	—	112 667	3,40	1808	—	—	—			
—	—	—	—	—	—	1857	0,09	20	875 728	30,09	9503	—	—	—	5	5	56
21 878	2,49	1045	—	—	—	24 674	5,99	1179	2796	0,68	134	—	—	—			
—	—	—	4022	5,0	397	—	—	—	22 358	25,09	2209	—	—	—	3½	2½	57
—	—	—	61 627	12,43	2339	—	—	—	7805	0,95	—	—	—	795	9,2	9,0	58a
—	—	1738	27 344	20,30	228	—	—	—	7396	6,42	—	—	—	1966	4,235*	4,457*	- b
—	—	—	124 004	11,30	754	—	—	—	362 020	16,82	3801	—	—	—	6¼	6	59
—	—	—	—	—	—	322	0,01	2	639 334	9,32	4176	—	—	—			
—	—	—	—	—	—	4049	2,65	415	20 308	18,44	2083	—	—	—	8	8	60
—	—	—	61 995	5,93	890	—	—	—	33 518	2,04	483	—	—	—			
—	—	—	184 605	45,09	7052	—	—	—	—	—	—	108 795	38,74	4156	—	—	61
—	—	—	2221	1,18	330	—	—	—	13 872	6,41	2065	—	—	—	7⅛	6⅛	62
—	—	—	—	—	—	1256	0,12	16	118 378	16,45	1531	—	—	—	—	—	63
—	—	—	4688	0,42	126	—	—	—	159 126	10,78	4270	—	—	—	8,0	7,6	64a
—	—	—	20 160	5,44	890	—	—	—	19 421	9,14	858	—	—	—	2,6	2,6	- b
—	—	—	37 190	3,87	802	—	—	—	125 946	25,0	2714	—	—	—	7¹⁵/₁₆*	8¹⁵/₁₆*	65a
23 966	5,74	1282	806	0,29	43	—	—	—	—	—	—	24 772	17,63	1325	1,966*	2,39*	- b

Digitized by Google

Abschnitt E.

Außergewöhnliche Ereignisse beim Eisenbahn-Betriebe.

Digitized by Google

		287						288	289		290		291		292		293
		I. **Unfälle** a) bei fahrenden Zügen															
		Die Unfälle im Betriebsjahre 1864, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:						Zu-	Bei diesen Unfällen (Kol. 287) wurden unverschuldet								a.
	I. Staatsbahnen.	a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtiges Verhalten der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Achsbrüche.	f. sonstige Ursachen.	sam- men.	Reisende		Bahn-Beamte und Arbeiter		Dritte Personen		Zusammen Personen		durch Unvorsichtigkeit beim Besteigen oder Verlassen der Züge
		Anzahl der Unfälle.						Mal Unfälle.	beschädigt	getödtet.	beschädigt	getödtet.	beschädigt	getödtet.	beschädigt	getödtet.	beschädigt.	getödtet.
1	Badische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	1	—	1	—	—		—	2	4	—	1	—	—	5	—	—	—
3	Braunschweigische	1	—	—	—	—		—	1	—	—	1	—	—	1	—	—	—
4	Hannoversche	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
5	Main-Neckar	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Main-Weser	—	—	—	—	1	d. Verfass. d. Wag. während d. d. Fahrt auf freier Bahn	1	2	—	2	—	—	—	2	—	—	—
7	Nassauische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	" Ostbahn	—	—	—	—	—	d. Auffahren einer d. Züge vor der folgenden Maschine / d. Auffahren d. Zuges auf eine stehende Maschine	1 / 1	2	2	—	3	1	—	5	1	—	—
10	" Saarbrücker (u. Trier)	—	—	—	—	—	d. Zurücklaufen e. Zuges / im Gefälle von 1 : 100	1	1	—	—	1	—	—	1	—	—	—
11	" Westfälische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Sächsische östliche	—	—	—	—	—	d. Zusammenstoß, mit e. auf d. Geleis befindl. Wagen	1	1	—	—	1	—	—	1	—	1	—
13	Sächsische westliche	—	2	—	—	—	d. Auffahren eines Zuges / auf einen stehenden Zug	1	3	—	—	5	—	—	5	—	—	—
14	Württembergische	—	—	—	—	—	r. auf dem Geleise befindl. / liches Straßenfuhrwerk / d. Umstürzen eines Gelse / durch Hasen	2 / 1 / 1	5	—	—	4	—	1	5	—	1	4
	II. **Privatbahnen**																	
	a) unter Staatsverwaltg.																	
15	Rach.-Düss. (a. Aach.-Düsseld. / Ruhrorter (b. Ruhrort-Crf	—	—	—	—	—	durch Räd. d. Treibwerkes / " unbekannte Ursache	1 / 1	2	—	—	1	1	—	—	1	1	—
		—	1	—	—	—		—	1	—	—	—	2	—	—	—	2	—
16	Bergisch-Märkische	1	—	—	—	—		—	1	2	—	2	—	—	4	—	—	—
17	a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	a. Oberschlesische	1	—	—	—	—		—	1	2	—	2	—	2	6	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	Stargard-Posener	—	1	—	—	—		—	1	1	—	8	1	—	9	1	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.																	
22	Aachen-Mastrichter	1*	—	—	—	—		—	1	—	—	—	1	—	1	—	—	—
23	Alberts-Bahn	—	—	1	—	—		—	1	—	—	—	1	1	1	1	1	—
24	Altona Kieler	1	—	—	—	1	durch Nebel und Dunkelheit	1	3	—	—	1	2	—	—	1	2	—
25	Aussig-Teplitzer	—	—	1	—	—	Selbstbewegung. v. Wagen	1	2	—	—	1	1	—	—	1	1	—
26	Bayerische Ostbahnen	1	—	—	—	—		—	1	—	—	—	2	2	—	2	2	—
27	Berlin-Anhaltische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
28	a. Berlin Hamburger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Hamburg Bergedorfer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	Berlin Potsdam Magdebgr.	2	—	—	—	—		6	8	—	—	3	—	—	3	—	—	—
30	Berlin Stettin. a. Stammbahn	1	—	—	—	—		—	1	—	—	9	—	—	9	—	—	—
	b. Hinterpommersche	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Vorpommersche	1	—	—	—	—		—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—
31	Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—		2	2	—	—	1	—	1	—	2	—	—

Digitized by Google

293	294	295	296

(incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).

Außerdem wurden (unabhängig von den Unfällen ad Kol. 287) durch eigene Schuld der Betroffenen

Reisende				Bahnbeamte und Arbeiter						Dritte Personen								Zusammen Personen		
b. durch eigenmächtiges Öffnen der Wagenthüren		c. durch sonstige Ursachen		a. durch Unvorsichtigkeit bei Handhabung des Dienstes		b. durch unvorschriftsmäßiges Betreten der Bahn		c. durch sonstige Ursachen		a. durch unbefugtes oder unvorschriftsmäßiges Betreten der Bahn		b. durch Betreten der Geleise in selbstmörderischer Absicht		c. durch sonstige Ursachen						
beschäd.	get.	beschäd.	get.	beschäd.	get.	beschäd.	get.	beschäd.	get.	beschäd.	get.	beschäd.	get.	beschäd.	get.	beschäd.	get.	beschäd.	get.	
—	—	—	—	—	—	2	—	. . . . .	—	—	—	5	—	2	. . . . .	—	—	—	3	8	1
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	3	—	2	. . . . .	—	—	—	—	5	2
—	—	—	—	1	—	—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	1	. . . . .	—	—	1	2	3	3
1	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	1	. . . . .	—	—	2	2	4	4
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	5
—	—	—	—	—	—	—	—	nicht aufgeklärt .	—	1	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	1	6
—	—	—	—	—	1	—	1	. . . . .	—	—	—	—	—	1	. . . . .	—	—	—	—	3	7
—	—	—	—	—	—	—	1	. . . . .	—	—	—	—	1	7	. . . . .	—	—	1	8	8	8
—	—	—	—	—	1	—	3	d. Besteigen eines in der Fahrt befindl. Zuges	—	1	1	2	—	2	. . . . .	—	—	1	9	9	9
2	—	—	—	2	2	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	2	. . . . .	—	—	4	4	10	10
—	—	—	—	3	—	—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	—	. . . . .	—	—	3	1	11	11
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	1	1	. . . . .	—	—	2	1	12	12
—	—	—	—	1	3	—	—	. . . . .	—	—	1	—	1	2	. . . . .	—	—	3	5	13	13
—	—	—	—	1	2	—	3	durch Beugen über den Wagen	—	1	—	2	—	—	durch Scheuwerden von Pferden	—	1	2	13	14	14
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	15a
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	8	7	—	—	beim Rangieren unter der Last in der Bisch. seiner Bahre	1	—	—	1	—	3	d. unvorsichtige Handhabung der Fahrbetriebes	—	1	9	12	16	16
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	17a
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	1	2	1	. . . . .	—	—	—	2	—	1	. . . . .	1	—	3	5	18a	18a
—	—	—	—	1	—	—	—	. . . . .	—	—	—	2	—	—	. . . . .	—	—	1	2	- b	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	19
—	—	—	—	2	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	2	—	20	20
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	1	. . . . .	—	—	—	2	21	21
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	22
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	—	. . . . .	—	—	1	1	23	23
—	—	—	—	1	2	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	1	2	24	24
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	25
—	—	—	—	—	1	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	1	26	26
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	1	27	27
1	—	—	—	1	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	1	. . . . .	—	—	2	1	28	28
—	—	—	—	1	2	—	—	. . . . .	—	—	1	1	—	—	. . . . .	—	—	2	3	29	29
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	30a
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	1	—	—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	1	. . . . .	—	—	1	2	- c	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	durch ein scheu gewordenes Pferd	1	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	1	—	31	31
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	32

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	287						288	289		290		291		292		293
		I. Unfälle a) bei fahrenden Zügen															
		Die Unfälle im Betriebsjahre 1864, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:						Zusammen.	Bei diesen Unfällen (Kol. 287) wurden unverschuldet								a. durch unvorsichtigkeit beim Gehörigen oder Verlassen der Züge
		a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtiges Stellen der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Achsbrüche.	f. sonstige Ursachen.		Reisende		Bahn-Beamte und Arbeiter		Dritte Personen		Zusammen Personen		
		Anzahl der Unfälle.						Unfälle.	beschädigt	getödtet	beschädig.	getödt.	beschädig.	getödt.	beschädig.	getödtet	beschädig.	get.
33	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Buschtěhrader a. Kralup-Kladno	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Buschtěhrader b. Prag-Weßhybla																	
	Buschtěhrader c Pferde-Bahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Graz-Köflacher	—	1	—	—	—		1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
39	Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Homburger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	3	—	2	—	—		5	—	—	3	—	—	2	3	2	1	—
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	1	1	—	—	—		4	—	—	2	7	—	—	2	7	—	—
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	—	—	—	—	1		1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45	Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	Lübeck-Büchener	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—	—	(c. Trennung des Zuges beim Bremsen)	1	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—
50	a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Magdebg.-Wittenbergesche	—	—	—	—	1		1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Cöthen-Bernburger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51	Mecklenburgische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53	Neisse-Brieger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Niederländische Rhein-E.	1	1	—	—	1		3	1	—	1	—	1	—	3	—	—	—
55	Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56	a. Oesterreichische nördliche	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
	b. Oesterreich. südöstliche	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szömyer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59	Rheinische	1	—	—	—	—		1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
60	a. Südbahn, Oesterreichische	1	—	—	—	—		1	2	3	—	4	2	—	—	7	2	—
	b. Nordtiroler	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Venetianische u. Südtirol.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	Süd-Norddeutsche	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62	Taunus-Bahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63	Theiß-Bahn	—	1	—	—	—		1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—
64	a. Thüringische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Werra-E.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	a. Warschau-Wiener	—*	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger	—*	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

293	294	295	296

(incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).

Außerdem wurden (unabhängig von den Unfällen ad Kol. 287) durch eigene Schuld der Betreffenden

Reisende				Bahnbeamte und Arbeiter						Dritte Personen								Zusammen Personen		
b. durch eigenmächtiges Öffnen der Wagenthüren		c. durch sonstige Ursachen		a. durch Unvorsichtigkeit bei Handhabung des Dienstes		b. durch unvorsichtiges Verweilen der Bahn		c. durch sonstige Ursachen		a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn		b. durch Betreten der Geleise in feindseliger Absicht		c. durch sonstige Ursachen					
beschäd.	get.	beich.	get.	beschäd.	getöd.	beich.	get.	beich.	get.	beschäd.	getöd.	beschäd.	getöd.	beich.	get.				
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	34a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	b. c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	2	35
—	—	—	—	4	2	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	4	3	36
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
—	—	—	—	—	2	—	—	durch Herausfallen einer Schiebethüre	1	—	—	—	—	d. Schuwerd. v. Pferden an einem Wegübergange	—	1	1	3	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1*	—	—	—	—	—	—	1	40
2	—	—	—	4	4	3	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	11	6	41
—	—	—	—	1	—	—	—	durch Hinabspringen vom Wagen	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	1	42a
—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	- b
—	—	—	—	—	4	—	1	—	—	—	—	2	2	—	1	—	—	2	8	43
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44
—	—	Hinausbiegen aus dem Wagenfenster	1	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2	4	45
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47
—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	2	48
—	—	—	—	—	—	—	1	d. Fallen d. Herabst vom Schaffnersitz	1	—	1	—	—	—	—	—	—	2	1	49
—	—	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	2	3	50a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	3	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	55
—	—	—	—	—	1	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	todt vorgefunden	—	1	3	4	56a
—	—	—	—	4	2	—	—	—	—	—	—	4	2	—	1	—	—	—	8	5	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	57
—	—	—	—	2	1	—	1	durch Ueberladen von einem Fuhrwerke / durch Zerschmett.	1 / —	— / 1	—	—	—	—	—	—	—	3	3	58a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
1	—	—	—	4	1	—	—	—	—	—	—	1	1	—	1	—	—	—	6	6	59
1	1	—	—	4	1	2	3	durch Selbstmord / Blitzschlag	— / 1	1 / 2*	2	10	—	1	durch Blitzschlag	1	1	11	20	60a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
1	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	5	—	- c
1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	2	—	—	1	—	—	—	3	2	61
—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	3	62
—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	1	63
—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	7	64a
—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	1	5	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b

Digitized by Google

297 | 298 | 299

(Forts.) I. **Unfälle** a) bei fahrenden Zügen (incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).

I. Staatsbahnen.	Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch: a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtiges Stellen der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Achsbrüche.	f. Auffahren d. Zügs an stillstehende Wagen.	g. sonstige Ursachen.	zusammen.	Bei diesen Unfällen (Kol. 297) wurden zerstört oder stark beschädigt: a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Last- u. Arbeitswagen.	e. sonstige Fahrzeuge.
	Anzahl der Unfälle.								Anzahl.				
1 Badische	—	—	—	—	—	3	. . . . .	— 3	—	—	—	4	. . . . .
2 Bayerische (u. gep. Zweigb.)	1	2	—	1	—	—	. . . . .	— 4	—•	—	—	—	. . . . .
3 Braunschweigische	—	1	—	—	1	—	durch Brand der Ladung	1 3	1	—	—	2	. . . . .
4 Hannoversche	—	—	—	—	—	—	. . . . .	— —	—	—	—	—	. . . . .
5 Main-Neckar	—	—	—	—	—	—	. . . . .	— —	—	—	—	—	. . . . .
6 Main-Weser	—	—	—	—	—	—	. . . . .	— —	—	—	—	—	. . . . .
7 Nassauische	—	—	—	—	—	—	. . . . .	— —	—	—	—	—	. . . . .
8 Preuß. Niederschles.-Märk.	—	—	—	—	—	—	. . . . .	— —	—	—	—	—	. . . . .
9 „ Ostbahn	—	—	—	—	—	—	. . . . .	— —	—	—	—	—	. . . . .
10 „ Saarbrücker (u. Trier)	—	—	—	—	—	—	. . . . .	— —	—	—	—	—	. . . . .
11 „ Westfälische	—	—	—	—	—	—	. . . . .	— —	—	—	—	—	. . . . .
12 Sächsische östliche	—	—	1	—	—	—	. . . . .	— 1	2	3	—	30	. . . . .
13 Sächsische westliche	—	—	—	—	—	—	. . . . .	— —	3	2	—	2	. . . . .
14 Württembergische	—	—	—	—	2	2	durch Bandagenbruch u. s. Brand a. d. Lokomot.	1 1 6	3	—	—	9	. . . . .
II. Privatbahnen													
a) unter Staatsverwaltg.													
15 Aach.-Düss., a. Aach.-Düsseld.	—	—	—	—	—	—	. . . . .	— —	—	—	—	—	. . . . .
Ruhrorter b. Ruhrort-Cref.	—	—	—	—	—	—	. . . . .	— —	—	—	—	—	. . . . .
16 Bergisch-Märkische	1	1	2	—	1	1	. . . . .	— 6	4	—	1	7	. . . . .
17 a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	—	. . . . .	— —	—	—	—	—	. . . . .
b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	. . . . .	— —	—	—	—	—	. . . . .
18 a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	—	. . . . .	— —	—	—	—	—	. . . . .
b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—	—	. . . . .	— —	—	—	—	—	. . . . .
19 Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	. . . . .	— —	—	—	—	—	. . . . .
20 Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	—	. . . . .	— —	—	—	—	—	. . . . .
21 Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	—	. . . . .	— —	—	—	—	—	. . . . .
b) in Privatverwaltung.													
22 Aachen-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	. . . . .	— —	—	—	—	—	. . . . .
23 Albertsbahn	—	—	—	—	—	—	durch Selbstbewegung der Wagen	1 1	—	—	—	5	. . . . .
24 Altona-Kieler	—	—	—	—	—	—	. . . . .	— —	—	—	—	—	. . . . .
25 Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	—	durch Trennung eines Zuges	1 1	1	1	—	16	. . . . .
26 Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	—	—	. . . . .	— —	—	—	—	—	. . . . .
27 Berlin-Anhaltische	—	—	—	—	—	—	. . . . .	— —	—	—	—	—	. . . . .
28 a. Berlin-Hamburger	—	—	—	—	—	1	. . . . .	— 1	—	—	—	4	. . . . .
b. Hamburg-Bergedorfer													
29 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	—	—	—	—	—	. . . . .	— —	—	—	—	—	. . . . .
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn	1	—	—	—	—	—	. . . . .	— 1	1	1	1	15	Postwagen . . .
b Hinterpommer.	—	—	—	—	—	—	. . . . .	— —	—	—	—	—	. . . . .
c. Vorpommersche	—	—	—	—	—	—	. . . . .	— —	—	—	—	—	. . . . .
31 Böhmische Westbahn	—	—	1	—	—	—	. . . . .	— 1	1	1	—	—	. . . . .
32 Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	—	. . . . .	— —	—	—	—	—	. . . . .

Digitized by Google

(Forts.) I. **Unfälle** a) bei fahrenden Zügen (incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).

II. **Privatbahnen.** (Forts.)

		297								298		299					
		Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:								Bei diesen Unfällen (Kol. 297) wurden zerstört oder stark beschädigt:							
		a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtiges Stellen der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Achsbrüche.	f. Anfahren d. Zuges an Hindernisse auf Bahnhöfen.	g. sonstige Ursachen.		zu-sammen.		a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Last- (u. Dienst-) wagen.	e. sonstige Fahrzeuge.	
		Anzahl der Unfälle.										Anzahl					
										unt.							
33	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	—	durch Platzen eines Dampf-Cylinders		1	1	1	—	—	—		—
34	Buschtěhrader a. Kralup-Kladno	—	—	—	—	1	3			—	4	—	—	—	12		—
	b. Prag-Weßhbladrer	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—		—
	c Pferde-Bahn																
35	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—		—
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	1	1	—	—	—	—			—	2	—	—	—	3		—
37	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—		—
38	Graz-Köflacher	—	1	—	—	—	—			—	1	—	—	—	5		—
39	Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—		—
40	Homburger	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—		—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	6	5	2	1	1	1	d. Herabfallen eines Balkens von einem Wagen		1	17	3	1	6	11		—
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	1	1	—	—	—	—			—	2	2	1	—	20		—
	b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—		—
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	—	—	—	1	—	—			—	1	—	—	—	—		—
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—		—
45	Leipzig-Dresdener	—	—	1	—	—	—			—	1	—	—	—	—		—
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—		—
47	Lübeck-Büchener	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—		—
48	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—		—
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—		—
50	a. Magdeburg-Halberstädter	1	—	—	—	—	—			—	1	—	—	—	1		—
	b. Magdebg.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—		—
	c. Cöthen-Bernburger	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—		—
51	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—		—
52	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—		—
53	Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—		—
54	Niederländische Rhein-E.	—	—	—	—	—	—			—	—	2	—	—	6		—
55	Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—		—
56	a. Oesterreichische nördliche	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—		—
	b. Oesterreich. südöstliche	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—		—
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—		—
57	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—		—
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—		—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—		—
59	Rheinische	—	—	—	—	—	—			—	—	1	—	—	6		—
60	a. Südbahn, Oesterreichische	1	1	—	—	—	1			5	8	1	—	—	18		—
	b. Nordtiroler	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—		—
	c. Venetianische u. Südtirol	—	1	2	—	—	2			2	7	2	1	2	7		—
61	Süd-Norddeutsche	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—		—
62	Taunus-Bahn	—	—	—	—	—	1			—	1	—	—	—	3		—
63	Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—		—
64	a. Thüringische	—	2	—	—	—	—			—	2	—	—	—	4		—
	b. Werra-E.	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—		—
65	a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—		—
	b. Warschau-Bromberger	—	1	—	—	—	—			—	1	—	—	—	18		—

Digitized by Google

(Forts.) I. **Unfälle b) auf den Bahnhöfen,**

	I. Staatsbahnen.	300		301	302	303	304	305	306	307										
		Die Unfälle im Betriebsjahre 1864, bei denen Personen (ohne eigene Schuld) beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:		Bei diesen Unfällen (R. 300) wurden unverschuldet:					Außerdem wurden (unabhängig von Bahnbeamte und											
		a. Anfangiren der Züge.	b. sonstige Ursachen.	Zusammen	Reisende	Bahnbeamte und Arbeiter	Dritte Personen	Zusammen Personen	Reisende durch Unvorsichtigkeit	a. durch unvorsichtiges oder unvorsichtiges Verlassen der Wagen oder Verlassen d. Fahrzeuge		b. durch Unvorsichtigkeit beim Wagenschließen und Anspringen der Züge		c. durch unvorsichtiges Betreten oder unbefugtes Betreten der Gleise		d. durch unvorsichtige Handhabung des Dienstes		e. durch Unvorsichtigkeit der Bahnbeamten bei Rangirarbeiten	
		Anz.		Anz.	beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.
1	Badische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	8	—	8	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	3	—	3	—	3	—	3	—	—	1	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—
4	Hannoversche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	4	—	2	—	1	—	—	—	—
5	Main-Neckar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Main-Weser	2	—	2	—	1	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Nassauische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	2	—	1	2	2	—	—	—
9	„ Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	—	1	27	2	—
10	„ Saarbrücker (u. Trier)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	2	2	3	—	—	—	—
11	„ Westfälische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Sächsische östliche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1	—	—	—	—	—	—	—
13	Sächsische westliche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Württembergische	3	durch Fallen von einem Güterwagen	1	4	—	3	1	—	—	3	1	—	—	—	1	—	2	—	—	—	—
	II. Privatbahnen																					
	a) unter Staatsverwaltg.																					
15	Aach.-Düss. (a. Aach.-Düsseld.	1		—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
	Ruhrorter (b. Ruhrort-Crf	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Bergisch-Märkische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	1	—	—	1	—	—	—
17	a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	2	2	—	4	—	1	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	1	—	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.																					
22	Aachen Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
23	Alberts-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—
24	Altona-Kieler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
27	Berlin Anhaltische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	4	—	—	4	—	2	—
28	a. Berlin Hamburger																					
	b. Hamburg Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—
29	Berlin Potsdam Magdebgr.	2		2	—	2	—	2	—	—	—	—	—	5	—	—	—	4	—	1	—	—
30	Berlin Stettin { a. Stammbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	4	1	1	—	—	6	—	11	—	—
	{ b. Hinterpommersche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
	{ c. Vorpommersche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—	—	—	—	1	—	—	—	—
31	Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
32	Breslau Schweidnitz-Freib	3		3	—	—	2	1	3					1	—	—	—	1	—	—	—	—

Digitized by Google

307	308	309	310	311

auf der Bahn und bei nicht im Gange befindlichen Zügen.

| den Unfällen ad Kol. 300) durch eigene Schuld der Betroffenen | | |

II. Privatbahnen.
(Forts.)

		300		301	302	303	304	305	306	307										
		(Forts.) I. **Unfälle b) auf den Bahnhöfen,**																		
		Die Unfälle im Betriebsjahre 1864, bei denen Personen (ohne eigene Schuld) beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:		Bei diesen Unfällen (K. 300) wurden unverschuldet:					Außerdem wurden (unabhängig von Bahnbeamte und										
		a. Rangiren der Züge.	b. sonstige Ursachen.	Zusammen	Reisende	Bahnbeamte und Arbeiter	Dritte Personen	Zusammen Personen	Reisende durch Unvorsichtigkeit	a.		b.		c.		d.		e.	
										durch unzeitiges oder unrichtiges Bremsen oder Verlassen d. Zuges		durch Unvorsichtigkeit beim Wagenrangiren und Rangiren der Züge		durch unzeitiges Betreten oder unbefugtes Ueberschreiten der Gleise		durch unvorsichtige Handhabung des Dienstes		durch Unvorsichtigkeit bei Bau-, Werkstätten- u. Arbeiten	
		Anf.		Anf.	Anf.	Anf.	Anf.	Anf.	Anf.	beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.	
33	Brünn-Rossitzer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
34	Buschtěhrader a. Kralup-Kladno	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	b. Prag-Weßyhlaer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	c. Pferde-Bahn	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
35	Frankfurt-Hanauer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
37	Glückstadt-Elmshorner	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
38	Graz-Köflacher	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
39	Hessische Ludwigs-E.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
40	Homburger	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	1	d. Herabf. von Holzb. Verschied. e. Wagens	1	2	1	—	1	2	—	2	2	—	—	2	—	1	—	2	4	—	—
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	4		—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—
	b. Pferde-Bahn	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener).	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	3	6	—	3	—	2	—	—
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45	Leipzig-Dresdener	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	—	1	—	—	—	—
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth).	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	Lübeck-Büchener	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Lüttich-Mastrichter	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Magdeb.-Göth.-Halle-Leipz.	2	d. Fallen e. Schiene a. d. Schraubstecke	1	3	—	—	2	—	1	—	3	—	—	—	10	1	—	—	—	1	—
50	a. Magdeburg-Halberstädter	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Cöthen-Bernburger	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51	Mecklenburgische	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52	Mohacs-Fünfkirchener	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53	Neisse-Brieger	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
54	Niederländische Rhein-E.	2		—	2	—	1	1	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Niederschlesische Zweigbahn	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	—	—	—	—	—
56	a. Oesterreichische nördliche	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	1	2	—	1	—
	b. Oesterreich. südöstliche	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	5	—	—	—	6	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
57	Oppeln-Tarnowitzer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	1	3	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	1		—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
59	Rheinische	—		—	—	—	6	4	—	—	6	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60	a. Südbahn, Oesterreichische	—	durch Anstoß	1	1	—	—	1	—	—	1	—	4	—	5	—	—	6	7	—	5	1
	b. Nordtiroler	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Venetianische u. Südtirol.	—		—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—
61	Süd-Norddeutsche	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62	Taunus-Bahn	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63	Theiß-Bahn	1		—	1	—	1	—	—	1	—	1	—	—	2	—	1	—	—	2	—	—
64	a. Thüringische	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	3	—	—	1	—	—	—
	b. Werra-E.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
65	a. Warschau-Wiener	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

307	308				309	310					311

auf der Bahn und bei nicht im Gange befindlichen Zügen.

den Unfällen ad Kol. 309) durch eigene Schuld der Betroffenen

Arbeiter	Dritte Personen					Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:						
f. durch sonstige Ursachen	a. durch eindringen oder unvorsichtiges Verlassen der Bahn-, der Bahnhöfe oder Geleise		b. durch sonstige Ursachen		Zusammen Personen	a. Rangiren der Züge.	b. Auffahren der Züge an stillstehende Wagen.	c. Entgleisung.	d. unrichtig gestellen der Weichen.	e. Achsbrüche.	f. sonstige Ursachen.	Zusammen
beschädigt	beschä.	get.	beschädigt	beschä.	get.	Anzahl der Unfälle.					tod.	tod.
— —	—	—	— —	—	—	—	—	1	—	—	— —	1
— —	—	—	— —	—	—	—	—	—	—	—	— —	—
— —	—	—	— —	—	—	—	—	2	—	—	— —	2
— —	—	—	— —	—	—	—	—	—	—	—	— —	—
— —	—	—	— —	—	—	—	—	—	—	—	— —	—
— —	—	—	— —	—	—	—	—	—	—	—	— —	—
— —	—	—	— —	—	1	—	—	—	—	—	— —	—
— —	—	—	— —	—	—	—	—	—	—	—	— —	—
— —	—	—	— —	—	—	—	—	—	—	—	— —	—
— —	—	—	durch Selbstmord	—	1 5	5	1	3	12	2	—	durch Unglücksf. in Folge an niedrig hängenden Theile der Schienen 1 / d. Aufgeri. in Folge der an schmier Beweglichkeit des Drehgestelles 11	1 20
— —	—	—	— —	—	3	—	—	—	—	—	— —	—
— —	—	—	— —	—	—	—	—	—	—	—	— —	—
— —	—	2	— —	—	4	13	—	1	—	1	— —	2
— —	—	—	— —	—	—	—	—	1	1	—	— —	2
— —	—	—	— —	—	3	2	—	—	—	—	— —	—
— —	—	—	— —	—	—	—	—	—	—	—	— —	—
— —	—	—	— —	—	—	—	—	—	—	—	— —	—
— —	—	—	— —	—	—	—	—	—	—	—	— —	—
— —	—	—	— —	—	11	1	—	—	—	—	— —	—
— —	—	—	— —	—	—	—	—	—	—	—	— —	—
— —	—	—	— —	—	—	—	—	—	—	1	— —	1
— —	—	—	— —	—	—	—	—	—	—	—	— —	—
— —	—	—	— —	—	—	—	—	—	—	—	— —	—
— —	—	—	— —	—	1	—	—	—	—	—	— —	—
— —	—	—	— —	—	—	1	—	—	—	—	— —	1
— —	—	—	— —	—	—	3	—	—	—	—	— —	—
— —	1	—	— —	—	10	1	—	—	—	—	— —	—
— —	—	—	— —	—	13	—	—	—	—	—	— —	—
— —	—	—	— —	—	1	—	—	—	—	—	— —	—
— —	—	—	— —	—	—	—	—	—	—	—	— —	—
— —	—	—	— —	—	4	2	—	—	—	—	durch Brand eines Güterzuges 1	1
— —	—	—	— —	—	1	—	—	—	—	—	— —	—
— —	—	—	— —	—	—	—	—	—	—	—	— —	—
durch Blitzschlag 1 —	1	—	durch Selbstmord	—	1 22	10	13	12	2	4	6 —	37
1 „ Selbstmord —	1	—	— —	—	—	—	—	—	—	—	— —	—
— —	—	—	— —	—	—	—	—	—	—	—	— —	—
— —	—	—	— —	—	4	—	—	—	—	—	— —	—
— —	—	—	— —	—	—	—	—	—	—	—	— —	—
— —	—	—	— —	—	—	—	—	—	—	—	— —	—
— —	—	—	— —	—	—	—	—	—	—	—	— —	—
— —	—	—	— —	—	6	—	—	—	—	—	— —	—
— —	—	—	— —	—	1	4	—	—	—	—	— —	—
— —	—	—	— —	—	1	—	—	—	—	—	— —	—
— —	3	4	— —	—	3	6	—	—	—	—	— —	—

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	312 (Forts.) I. Unfälle. Bei diesen Unfällen (Kol. 310) wurden zerstört oder stark beschädigt: a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Last- (u. Arbeits-) wagen.	e. sonstige Fahrzeuge.	313 von … bis Ende 1863.	314 II. Achsbrüche. In den früheren Jahren: bei Lokomotiven.	315 bei Tendern.	316 a. bei eigenen Personenwagen.	316 b. bei fremden Personenwagen.	317 a. bei eigenen Lastwagen.	317 b. bei fremden Lastwagen.	318 Im Betr.-Jahre: bei Lokomotiven.	319 bei Tendern.	320 a. bei eigenen Personenwagen.	320 b. bei fremden Personenwagen.
		Anzahl.				Kos.		Anzahl der Achsbrüche.						Anzahl der Ach-				
1	Badische	—	—	—	—	—	1840	6	5	2*	—	189*	—	2	—	—	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—	—	—	—	—	1845	—*	4	—	—	142*	—	—	6	—	—
3	Braunschweigische	2	1	2	18	—	1857	1	—	1	—	6	—	1	—	—	—
4	Hannoversche	—	—	—	—	—	1847	6	10	7	—	101	—	1	—	—	—
5	Main-Neckar	—	—	—	—	—	1846	—	4	3	—	21	—	—	1	—	—
6	Main-Weser	—	—	—	—	—	1850	—	2	6	—	14	15	—	—	—	—
7	Nassauische	—	—	1	3	—	1863	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	—	—	—	—	—	1850	14	1	5	—	100	—	—	1	—	—
9	„ Ostbahn	—	—	—	—	—	1854	8	1	1	—	2	—	—	1	—	—
10	„ Saarbrücker (u. Trier)	—	—	—	—	—	1852	1	2	—	—	1	26	2	2	—	—
11	„ Westfälische	—	—	—	—	—	1850	1	—	3	—	20	—	—	—	—	—
12	Sächsische östliche	—	—	—	—	—	1847	1	9	9	—	16	—	—	2	—	—
13	Sächsische westliche	—	—	—	5	—	1843	1	4	3	—	52	—	—	4	—	—
14	Württembergische	2	—	2	3	—	1854	9	7	3	—	24	1	—	—	—	—
	II. Privatbahnen																
	a) unter Staatsverwaltg.																
15	Aach.-Düss. (a. Aach.-Düssel.	—	—	—	—	—	1853	2	2	1	—	20	—	—	—	—	—
	Ruhrorter (b. Ruhrort-Crf.	—	—	—	—	—											
16	Bergisch-Märkische	—	—	—	—	—	1841	6	3	14	—	59	—	1	—	—	—
17	a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	1848	—	4	1	—	4	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	1859	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	1842	2	—	—	—	108	2	2	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—	1856	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	Staargard-Posener	—	—	—	—	—	1848	—	—	1	—	5	—	—	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	1861	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	1846	5	—	1	—	9	1	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.																
22	Aachen-Mastrichter	—	—	—	—	—	1854	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—
23	Alberts-Bahn	—	—	—	—	—	1855	—	—	—	—	32	—	—	—	—	—
24	Altona-Kieler	—	—	—	—	—	1844	2	1	6	s. 316a	32	s. 317a	—	—	—	—
25	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	1859	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	—	1858	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—
27	Berlin Anhaltische	—	—	—	—	—	1841	12	—	7	—	45	—	3	—	—	—
28	a. Berlin-Hamburger	—	—	—	—	—	1848	7	1	—	—	48	29	—	—	—	—
	b. Hamburg-Bergedorfer																
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	—	—	—	—	—	1856	12	2	—	—	12	—	—	1	—	—
30	Berlin-Stettin. a. Stammbahn	—	—	—	1	—	1852	3	—	2	—	17	—	2	—	—	—
	b. Hinterpommersche	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Vorpommersche	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	1852	1	—	—	—	58	—	—	—	—	—

Digitized by Google

321		322	323	324	325	
			Achsbrüche.			
1864						
a. bei eigenen Lastwagen.	b. bei fremden	Zusammen bis Ende 1864	Die Achsbrüche sind vorzugsweise vorgekommen:	Die Achsbrüche (Kol. 322) haben stattgefunden in einem Zeitraume von Jahren:	Durchschnittlich kommen auf ein Jahr	
Achsbr.		Achsbr.			Achsbr.	
—	1	205	bei Güterwagen mit eisernen Achsen von 5¼ Durchmesser in der Nabe	24	8,54	1
61	—	213	„ Güterwagen, deren Achsen 46 u. 100 Ctr. Tragkraft hatten	20	10,65	2
—	2	11	„ 4rädrigen Transportwagen-Achsen von geschmiedetem Eisen u. 3¾—4¼" im Durchmesser	8	1,37	3
3	—	128	„ Lastwagen	17	7,52	4
—	—	29	„ 4rädrigen Güterwagen mit eisernen Achsen, welche in der Nabe (Bruchstelle) 3" 8"' stark waren .	19	1,52	5
—	2	39	„ Lastwagen-Achsen unter 4½" im Durchmesser	15	2,60	6
—	—	2	„ einer Personen- u. einer Güterwagenachse	2	1,0	7
—	—	121	„ den Patent-Bündelachsen der Lastwagen	15	8,07	8
1	—	14	„ Schnellungs-Maschinen nach Cramptonschem Systeme, mit Bündachsen von Feinkornreisen u. 5" im Durchmesser	11	1,27	9
—	3	37	„ Kohlen- u. Güterwagenachsen	13	2,85	10
—	—	24	„ offenen Güterwagen	14	1,72	11
3	—	40	„ eisernen Güterwagen-Achsen von 3⅞" Durchmesser	18	2,22	12
—	—	64	„ eisernen Güterwagen-Achsen von verschiedenen Dimensionen	22	2,91	13
4	1	49	„ schmiedeeisernen Achsen älterer Wagen	10	4,90	14
—	—	25	bei bedeckten Güterwagen mit Achsen von gewalztem Eisen	12	2,083	15
10	—	93	„ 4räd. Güterw.-Achsen. Die in früheren Jahren gebrochenen waren theils Patent-Bündelachsen, theils Feinkorn geschmiedet; die im Jahre 1864 gebrochenen nur Feinkorn geschmiedet	24	3,88	16
—	—	9	„ eisernen Tenderachsen von 3½ u. 3⅞" u. dergl. Lastwagen-Achsen v. 3½ u. 4⅜" Durchmesser	16	0,56	17a
—	—	—	. . . . .	—	—	- b
—	—	114	bei 4rädrigen, mit englischen Patentachsen versehenen Lastwagen mit 3½" Durchmesser an der Achsnabe	23	4,96	18a
—	—	—	. . . . .	—	—	- b
—	—	6	bei Lastwagen mit Patent-Bündelachsen von 2¾—3½" Durchmesser	16	0,375	19
—	—	2	„ einem fremden Wagen und einer fremden Lokomotive	4	0,50	20
—	—	16	„ Güterwagen mit Patent-Bündelachsen von 3¾—4" Durchmesser	19	0,84	21
—	—	3	bei Güterwagen mit Patent-Bündelachsen	11	0,27	22
3	—	35	„ den für die Zweigbahnen bestimmten Kohlenwagen mit 3¼" starken Achsen von Walzeisen . . .	10	3,50	23
1	—	42	„ 4räd. Personenwagen u. bei 4-, 6 u. 8räd. Güterwagen mit Achsen v. 3⅝—4" Durchmesser mit kurzen Naben	21	2,0	24
—	—	2	„ Lastwagen mit Hohlachsen	6	0,33	25
—	—	2	„ einer Tender- und einer Güterwagen-Achse	6	0,33	26
—	—	67	„ Güterwagen mit Patent-Bündelachsen von 3⅞" Durchmesser	24	2,79	27
—	—	85*	„ 4- u. 8räd. Güterwagen mit Patent-Bündelachsen	17	5,0	28
—	—	27	„ Lokomotiven u. bei Lastwagen mit Patent-Bündelachsen	9	3,0	29
—	—	24	„ Güterwagen mit Patent-Bündelachsen von 3 ⅛—3⅜" Durchmesser in der Nabe	13	1,85	30a
—	—	—	. . . . .	—	—	- b
—	—	—	. . . . .	—	—	- c
—	—	—	. . . . .	—	—	31
—	—	59	bei Lastwagen mit schmiedeeisernen Achsen von 3¼" Stärke in der Nabe	13	4,54	32

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	312 (Forts.) I. Unfälle. Bei diesen Unfällen (Kol. 310) wurden zerstört oder stark beschädigt: a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Lastwagen.	e. sonstige Fahrzeuge.	313 von … bis Ende 1863.	314 II. Achsbrüche. In den früheren Jahren bei Lokomotiven.	315 bei Tendern.	316 a. bei eigenen Personenwagen.	316 b. bei fremden Personenwagen.	317 a. bei eigenen Lastwagen.	317 b. bei fremden Lastwagen.	318 Im Betr.-Jahre bei Lokomotiven.	319 bei Tendern.	320 a. bei eigenen Personenwagen.	320 b. bei fremden Personenwagen.
		Anzahl.						Anzahl der Achsbrüche.						Anzahl der Achs-				
33	Brünn-Rossitzer	—	—	—	2		1863	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
34	Buschtiehrader a. Kralup-Kladno	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Buschtiehrader b. Prag-Weihybla	—	—	—	3			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Buschtiehrader c. Pferde-Bahn																	
35	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—		1848	—	—	1	—	—	6	1	—	—	—	—
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—		1859	—	4	—	—	10	1	—	—	—	—	—
37	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Graz-Köflacher	—	—	—	—		1860	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—
39	Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—		1860	—	—	—	—	—	2	1	—	—	—	—
40	Homburger	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	4	3	2	10		1857	(R.317a)	R. 317a	(R.317a)	(R.317a)	225*	(R.317a)	2	5	1	—	
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	—	—	—	—		1859	—	—	—	—	8	1	—	4	—	—	
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	—	—	—		1861	—	—	18	—	954	—	—	—	11	—	
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	—	—	2	12		1846	2	10	1	2	35	18	—	—	—	—	
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	2	—	—	5		1848	—	2	—	3	3	7	—	—	—	—	
45	Leipzig-Dresdener	—	—	—	—		1849	7	3	2	—	36	—	—	1	1	—	
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—		1836	6	2	4	—	—	—	—	—	—	—	
47	Lübeck-Büchener	—	—	—	—		1851	—	—	3	—	28	2	—	—	—	—	
48	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—		1854	5	1	—	—	1	2	1	—	1	—	
50	a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—		1855	1	—	—	—	7	—	—	—	—	—	
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—		1849	—	1	2	—	5	—	—	—	—	—	
	c. Cöthen-Bernburger	—	—	—	—		1857	3	—	—	—	1	—	—	—	—	—	
51	Mecklenburgische	—	—	—	—		1847	—	—	—	—	21	—	—	—	—	—	
52	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
53	Neisse-Brieger	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
54	Niederländische Rhein-E.	—	—	—	2		1855	6	—	—	—	7	—	6	—	—	—	
55	Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—		1847	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	
56	a. Oesterreichische nördliche	—	—	—	—		1856	12	27	2	1	60	4	2	6	—	—	
	b. Oesterreich. südöstliche	—	—	—	—		1856	3	6	4	—	118	3	—	—	—	—	
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	—	—		1856	2	1	2	—	42	—	—	—	—	—	
57	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—		1859	—	—	2	—	28	—	—	—	—	—	
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—		1863	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	
59	Rheinische	—	—	—	—		1850	7	1	1	—	15	2	—	—	—	—	
60	a. Südbahn, Oesterreichische	8	2	3	71		1857	34	26	(R.317a)	(R.317a)	423*	(R.317a)	6	3	—	—	
	b. Nordtiroler	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	c. Venetianische u. Südtirol.	—	—	—	—		1843	18	—	7	—	22	—	3	—	—	—	
61	Süd Norddeutsche	—	—	—	—		1859	1	—	—	—	1	4	1	—	—	—	
62	Taunus-Bahn	—	—	—	—		1840	19	4	3	—	22	—	—	—	1	—	
63	Theiß Bahn	—	—	—	—		1858	—	—	1	—	4	6	—	—	—	—	
64	a. Thüringische	—	—	—	—		1846	6	15	12	2	38	14	1	—	—	—	
	b. Werra-E.	—	—	—	—		1859	—	1	—	—	—	2	—	—	—	—	
65	a. Warschau-Wiener	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

Digitized by Google

321		322	323	324	325	
			Achsbrüche.			
1864						
a. bei eigenen Lastwagen. brüche.	b. bei fremden	Zusammen bis Ende 1864 Achsbr.	Die Achsbrüche sind vorzugsweise vorgekommen:	Die Achsbrüche (Kol. 322) haben stattgefunden in einem Zeitraume von Jahren:	Durchschnittlich kommen auf ein Jahr Achsbr.	
—	—	—	. . . . .	—	—	33
—	1	2	bei Kohlenwagen mit Hohlachsen	2	1,0	34a
—	—	—	. . . . .	—	—	- b c
1	—	9	bei Lastwagen	16	0,56	35
—	—	15	„ vierrädrigen Güterwagen mit englischen Hohlachsen von 4" Nabenstärke . . .	6	2,5	36
—	—	—	. . . . .	—	—	37
—	—	2	bei Kohlenwagen	5	0,40	38
—	—	3	„ Güterwagen	5	0,60	39
—	—	—	. . . . .	—	—	40
20	3	256	bei bedeckten 4rädrigen Kohlenwagen	8	32,0	41
—	1	14	„ 6rädrigen Tendern und 4rädrigen Lastwagen	6	2,33	42a
240	—	1223	„ Lastwagen	4	306	- b
7	4	79	„ eisernen Bündel- und bei Gußstahlachsen an 4- u. 6rädrigen Güter- u. Koulissenwagen	19	4,16	43
—	1	16	„ offenen Güterwagen mit eisernen Achsen von 3½—4" Nabenstärke	17	0,94	44
2	—	52	„ Lastwagen	16	3,25	45
—	—	12	„ Kurbelachsen der Maschinen	29	0,41	46
1	—	34	„ Güterwagen mit Achsen von gehärtetem Gußstahl u. 3⅛" im Durchmesser .	13	2,62	47
—	—	—	. . . . .	—	—	48
—	—	11	bei Lokomotiv-Achsen	11	1,0	49
—	—	8	„ Lastwagen mit schmiedeeisernen Achsen von 3⅛" Durchmesser	10	0,80	50a
1	—	9	„ Lastwagen mit Stahlachsen von 3⅛ u. 3⅛" Durchmesser in der Nabe . . .	16	0,56	- b
—	—	4	„ Lokomotiv-Achsen	8	0,50	- c
—	—	21	„ Güterwagen mit eisernen Achsen von 3⅛" (engl.) Durchmesser	18	1,17	51
—	—	—	. . . . .	—	—	52
—	—	—	. . . . .	—	—	53
3	1	23	bei Lokomotiv-Achsen	10	2,3	54
—	—	12	„ offenen 4- u. 8rädrigen Güterwagen mit 3½ u. 3⅝" starken Patent-Bündelachsen .	18	0,67	55
17	—	131	„ Lastwagen mit Hohlachsen, deren Stummel 3¼" stark waren	9	14,55	56a
17	2	153	„ Lastwagen mit Hohlachsen, deren Stummel 3¼" stark waren	9	17,0	- b
2	—	49	„ Lastwagen mit Hohlachsen, deren Stummel 3⅛" stark waren	9	5,44	- c
—	—	—	. . . . .	—	—	57
2	—	32	bei Lastwagen mit gewöhnlichen Achsen aus Gußeisen mit Oelschmier-Einrichtung .	6	5,33	58a
—	—	1	„ einem Kohlenwagen	2	0,50	- b
—	—	26	„ Krumm-Achsen der Lokomotiven u. 3⅛" starken Achsen der Lastwagen . . .	15	1,73	59
9	1	508	„ Wagen-Achsen aus den Jahren 1847, 1850 und 1851 mit Stummeln von 2⅛ Zoll	8	63,5	60a
—	—	—	. . . . .	—	—	- b
1	—	51	bei Lokomotiv-Achsen von Cail & Comp. u. bei Güterwagen-Achsen	22	2,32	- c
—	—	7	„ Lastwagen	6	1,17	61
1	1	51	„ Kurbel-Achsen der Lokomotiven und bei Lastwagen mit schmiedeisernen Achsen von 3¾" Nabenstärke .	25	2,0	62
1	—	12	„ bed. Lastwagen mit cylindrischen Vollachsen aus Schmiedeeisen, packettirt u. gewalzt, welche zwischen den Rädern 5" und in der Nabenöffnung 3⅞" Durchmesser hatten	7	1,71	63
—	—	86	„ Güterwagen mit Bündelachsen von 3¾" Stärke	18	4,78	64a
—	—	3	„ Tender- u. Lastwagen-Achsen	6	0,5	- b
—	—	—	. . . . .	—	—	65a
—	—	—	. . . . .	—	—	- b

Digitized by Google

I. Staatsbahnen.	326	327		328	329	330	331	332	333	334		335
	III. Schienenbrüche.					IV. Verkehrs-Störungen im Betriebs-Jahre 1864.						
	In den früheren Jahren (seit dem Bestehen d. Bahn)	Im Betr.-Jahre 1864		Zusammen bis Ende 1864.	Gewicht der gebrochenen Schienen pro laufenden Fuß	Dieselben sind veranlaßt durch:						Dauer der Unterbrechung.
	a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.	a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.		Einsturz von Bauwerken.	Dammrutschung.	Schneefall.	Wasserfluthen.	sonstige Ereignisse.		
	Anzahl der Brüche.				Schienenzahl.	Anzahl der Verkehrs-Störungen.						Tage.
1 Badische	—	20	—	5	25	23,5	—	—	—	—	—	—
2 Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—	181	—	—	181	14—20	—	—	—	—	—	—
3 Braunschweigische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 Hannoversche	—	86	—	5	91	20—22	—	—	—	—	—	—
5 Main-Neckar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 Main-Weser	—	6	—	1	7	20,24	—	—	—	—	—	—
7 Nassauische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8 Preuß Niederschles.-Märk.	—	274	—	20	294	20,6—22,9	—	—	—	—	—	—
9 „ Ostbahn	—	1	—	—	1	20,75	—	—	—	—	—	—
10 „ Saarbrücker (u. Trier)	13	8	—	1	22	24 u. 24,5	—	—	—	—	—	—
11 „ Westfälische	—	—	1	—	1	20,58	—	—	—	—	—	—
12 Sächsische östliche	—	143	3	—	146	14—17	—	—	—	—	—	—
13 Sächsische westliche	26	75	—	19	120	11 u. 16	—	—	—	—	—	—
14 Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
II. Privatbahnen												
a) unter Staatsverwaltg.												
15 Aach.-Düss. a. Aach.-Düsseld.	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	4
Ruhrorter b Ruhrort-Cref	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	4
16 Bergisch-Märkische	128	—	—	—	128	20	—	1	—	—	—	14
17 a. Löbau-Zittauer	—	2	—	—	2	17	—	—	—	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18 a. Oberschlesische	17	25	—	9	51	14—22,28	—	—	—	—	—	—
b. Breslau-Posen-Glogauer	—	1	—	1	2	20,57	—	—	—	—	—	—
19 Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20 Rhein-Nahe-E.	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—
21 Wilhelms-Bahn	—	59	—	5	64	22	—	—	—	—	—	—
b) in Privatverwaltung.												
22 Aachen-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23 Albertsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24 Altona-Kieler	—	13	—	—	13	17,90	—	—	—	—	—	—
25 Aussig-Teplitzer	—	—	—	2	2	22	—	—	—	—	—	—
26 Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27 Berlin-Anhaltische	12	33	1	1	47	18,7—19,5	—	—	—	—	—	—
28 a. Berlin-Hamburger	—	1	—	—	1	20,61	—	—	—	—	—	—
b. Hamburg-Bergedorfer												
29 Berlin-Potsdam-Magdeburg.	32	1	14	—	47	17,88—20,29	—	—	—	—	—	—
30 Berlin Stettiner a. Stammbahn	—	32	—	2	34	15,18/21u.22	—	—	—	Durch Herbeiführ. einer fremd. Lok.	1	8
b. Hinterpommer.	—	87	—	4	91	23	—	—	—	Strecke z. beseitig. Strecke	—	—
c. Vorpommersche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32 Breslau Schweidnitz Freib.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	326		327		328	329	330	331	332	333	334	335
		III. Schienenbrüche.						IV. Verkehrs-Störungen im Betriebs-Jahre 1864.					
		In den früheren Jahren (seit dem Bestehen d. Bahn)		Im Betr.-Jahre 1864		Zusammen bis Ende 1864.	Gewicht der gebrochenen Schienen pro tausenden Fuß.	Dieselben sind veranlaßt durch:					Dauer der Unterbrechung.
		a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbaßigen.	a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbaßigen.			Einsturz von Bauwerken.	Dammrutschung.	Schneefall.	Wasserfluthen.	sonstige Ereignisse.	
		Anzahl der Brüche.		Anzahl der Brüche.		Schienenbr.	Z.-Pfd.	Anzahl der Verkehrs-Störungen.					Tage.
33	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Buschtöhrader a. Kralup-Kladno	—	—	—	1	1	22,4	—	—	1	—	—	2
	b. Prag-Weißhbla	—	3	—	—	3	17,9	—	—	—	—	—	—
	c. Pferde-Bahn												
35	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	6
37	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Homburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	818	8	—	—	826	12,66 resp. 23	—	—	—	—	Eisgang	1	2
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	1	100	—	30	131	20—24	—	—	—	—	—	—
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45	Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	104	—	—	—	104	9,0	—	—	—	—	—	—
47	Lübeck-Büchener	—	1	—	—	1	21,1	—	—	—	—	—	—
48	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	a. Magdeburg-Halberstädter	3	4	1	1	9	20,24 resp. 15,89	—	—	—	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Cöthen-Bernburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51	Mecklenburgische	29	—	3	—	32	16,75 u. 18,87	—	—	—	—	—	—
52	Mohads-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53	Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—
54	Niederländische Rhein-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Niederschlesische Zweigbahn	—	10	—	—	10	18	—	—	—	—	—	—
56	a. Oesterreichische nördliche	1707	59	2	8	1776	13,44. 22,16. 23,63	—	—	—	—	—	—
	b. Oesterreich. südöstliche	—	32	—	1	33	23,52	—	—	—	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	6	—	1	7	21,38	—	—	—	—	—	—
57	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59	Rheinische	—	3*	—	2	5	23	—	—	—	—	—	—
60	a. Südbahn, Oesterreichische	—*	3*	—	2	5	23	—	—	2	—	—	7
	b. Nordtiroler	—	1	—	2	3	22,4	—	—	—	—	—	—
	c. Venetianische u. Südtirol.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	Süd-Norddeutsche	—	13	—	1	14	22,6	—	—	—	—	—	—
62	Taunus-Bahn	29	—	—	—	29	18,5	—	—	—	—	—	—
63	Theiß-Bahn	—	44	—	5	49	22,3	—	—	—	—	—	—
64	a. Thüringische	—	45	—	5	50	17—20	—	—	—	—	—	—
	b. Werra-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

Abschnitt F.

Uebersicht der angestellten Beamten und beschäftigt gewesenen Arbeiter.

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	336		337		338		339		340		341	
		I. Bei der Bahnverwaltung (Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahn).											
		A. Oberleitung.											
		Ober-Ingenieure.		Assistenten und Expedienten derselben.		Kalkulatoren.		Registratoren und Kanzlisten.		Boten.		Sonstige Beamte.	
		Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.
1	Badische	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
3	Braunschweigische	4	900—1300	10	365—700	10	400—500	7	300—600	2	250—275	. . . .	—
4	Hannoversche	1. S. 368	—	26*	600—1000	12	280—420	6	370—515	—	—	. . . .	—
5	Main-Neckar	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
6	Main-Weser	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
7	Nassauische	1. S. 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
9	„ Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
10	„ Saarbrücker (u. Trier)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
11	„ Westfälische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
12	Sächsische östliche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
13	Sächsische westliche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
14	Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	II. Privatbahnen												
	a) unter Staatsverwaltg.												
15	Aach.-Düss. Ruhrorter { a. Aach.-Düsseld. / b. Ruhrort-Cref.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
16	Bergisch-Märkische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
17	a. Löbau-Zittauer	{ —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	b. Zittau-Reichenberger												
18	a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
19	Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
20	Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
21	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	b) in Privatverwaltung.												
22	Aachen-Mastrichter	1	1 176	—	—	—	—	1	347	—	—	1 Zeichner	320
23	Albertsbahn	1	800	—	—	—	—	1	252	—	—	. . . .	—
24	Altona-Kieler	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
25	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
26	Bayerische Ostbahnen	1	1 543	1	743	—	—	—	—	—	—	1 Zeichner	286
27	Berlin-Anhaltische	1	2 830	4	250—630	—	—	3	250—377	—	—	. . . .	—
28	a. Berlin-Hamburger	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	b. Hamburg-Bergedorfer												
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	—*	3 500	4*	450—1000	8*	300—500	7*	180—400	3*	180—300	. . . .	—
31	Böhmische Westbahn	1	1 200	5	333—933	—	—	1	333	1	200	. . . .	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	1	2 400	—	—	—	—	2	300—400	—	—	. . . .	—

Digitized by Google

II. Privatbahnen. (Forts.)	336		337		338		339		340		341	
	I. Bei der Bahnverwaltung (Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahn).											
	A. Oberleitung.											
	Ober-Ingenieure.		Assistenten und Expedienten derselben.		Kalkulatoren.		Registratoren und Kanzlisten.		Boten.		Sonstige Beamte.	
	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.
33 Brünn-Rossitzer	—		2	434—467	—	—	L. R. 337	—	—	—		—
34 Buschtěhrader a. Kralup-Kladno	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
34 Buschtěhrader b. Prag-Weshybka	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
34 Buschtěhrader c. Pferde-Bahn												
35 Frankfurt-Hanauer	L. R. 348	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
36 Galizische Carl-Ludwig-B.	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
37 Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
38 Graz-Köflacher	1*	1400	2	400—500	—	—	1	550	1	200		—
39 Hessische Ludwigs-E.	1	1714	—	—	1	571	2	313—342	1	170		—
40 Homburger	1	500	—	—	—	—	—	—	—	—		—
41 Kaiser Ferdinands Nordb.	9*	1453—2067	52*	680—967	—	—	33	447—700	—	—	8 Betriebs-Eleven	513—600
42 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	2	1600—1850	3	500—650	—	—	1	365	2	263—313	3 Ingenieure 2 Zeichner	1104 243—450
42 Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	1*	1720	—	—	—	—	—	—	—	—		—
43 Köln-Mindener (u. Gießener)	1*	2275	1*	800	1	540	1*	500	2	220	6 Architekten u. Zeichn.	327—732
44 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	1	1100	1	650	—	—	—	—	—	—	1 Zeichner	350
45 Leipzig-Dresdener	1	1600	1	300	—	—	—	—	1	185		—
46 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	L. R. 349	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
47 Lübeck-Büchener	" " 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
48 Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
49 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	L. R. 5	—	1	500	—	—	—	—	—	—		—
50 a. Magdeburg-Halberstädter	1	1500	—	—	—	—	—	—	—	—		—
50 b. Magdeb.-Wittenbergesche	1	1400	—	—	—	—	—	—	—	—		—
50 c. Cöthen-Bernburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
51 Mecklenburgische	L. R. 2b*	—	1	348	—	—	—	—	1	168		—
52 Mohacs-Fünfkirchener	L. R. 349	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
53 Neisse-Brieger	1*	360	—	—	—	—	—	—	—	—		—
54 Niederländische Rhein-E.	L. R. 5	—	1	1714	7	228—543	—	—	1	208	Bolomtairs	114
55 Niederschlesische Zweigbahn	1	1450	—	—	1	350	—	—	—	—		—
56 a. Oesterreichische nördliche	2*	1400—2000	11	300—940	—	—	—	—	2	240		—
56 b. Oesterreich. südöstliche	3*	2327	21	300—1200	—	—	—	—	3	240		—
56 c. Wien-Neu-Szönyer	1*	1400	4	600—1060	—	—	—	—	1	233		—
57 Oppeln-Tarnowitzer	1	2680	—	—	—	—	—	—	—	—		—
58 a. Pfälzische Ludwigsbahn	1	1300	1	573	—	—	—	—	—	—	1 Zeichner	686
58 b. Pfälzische Maximiliansb.												
59 Rheinische	1	2000	3	600—750	4	300—500	2	450—730	—	—	1 Zeichner	360
60 a. Südbahn, Oesterreichische	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
60 b. Nordtiroler												
60 c. Venetianische u. Südtirol.												
61 Süd-Norddeutsche	1*	2080	—	—	3	540—700	3	240—280	—	—		—
62 Taunus-Bahn	1	1257	1*	475	—	—	—	—	—	—		—
63 Theiß-Bahn	2	1680—1960	5	574—1225	—	—	—	—	—	—	6 Inspizienten und 2 technische Diurnisten	243—420
64 a. Thüringische	1	2539	1	1000	—	—	—	—	—	—		—
64 b. Werra-E.	1	1676	—	—	—	—	—	—	—	—		—
65 a. Warschau-Wiener	1	1500	2	450—750	6	450—600	4	225—400	2	120		—
65 b. Warschau-Bromberger												

Digitized by Google

		342		343		344			345			346		
		I. Bei der Bahnverwaltung (Beaufsichtigung												
									B. Specielle Beauf-					
	I. Staatsbahnen.	Abtheilungs-(Bezirks-) Ingenieure (Bahn-Inspektoren).		Assistenten und Schreiber.		Bahnmeister (Bahnaufseher, Oberbahnwärter ꝛc.).			Bahnwärter (Bahnwächter).			Hülfswärter.		
		Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Werkstatt Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Werkstatt Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Werkstatt Thlr.
1	Badische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gepacht. Zwgb.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	s.a.337	—	—	—	16	275—350	325	191	—*	—	119	—*	—
4	Hannoversche	s. 337	—	—	—	72	318—381	376	892	150—183	167	498	135—147	140
5	Main-Neckar	3*	1030	—	—	6	400—486	486	76	214	214	7	185	185
6	Main-Weser	5*	600—1000	6	200—300	22*	324—524	426	233	155 195	181	97	123—135	129
7	Nassauische	2	686	—	—	10	295—372	314	215	176	176	—	—	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	—	—	4	400—525	37	300—400	350	775	150—200	175	32	132	132
9	„ Ostbahn	—	—	15	400—550	67*	300—400	375	665*	200—215	175	215	120—150	150
10	„ Saarbrücker(u. Trier)	—	—	4	300—475	10	300—400	375	128	150—200	168	49	150—200	168
11	„ Westfälische	—	—	—	—	15	300—400	350	261	150—200	175	107	132	132
12	Sächsische östliche	5	850—1000	5	368—400	24*	360—415	—	206*	175 180	—	29*	155—190	—
13	„ westliche	8	900—1150	9	398 640	47	365—415	390	349*	182—192	182	37	170—230	170
14	Württembergische	10	743—857	23	429—486	s.a.337	—	—	431	157—171	164	—	—	—
	II. Privatbahnen													
	a) unter Staatsverwaltg.													
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düssel. / Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	1	700	3	240—450	9	325—375	350	117	150—200	175	—	—	—
16	Bergisch-Märkische	3	1000	10	275—480	30	300—390	350	432	144—192	168	—	—	—
17	a. Löbau-Zittauer	1	900	2	350—500	5*	346—366	—	37*	155—167	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger					4	325—350	—	25	155	—	11*	155	—
18	a. Oberschlesische	—	—	—	—	24*	375	375	329	120—180	155	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	16*	300—350	350	214	120—180	150	—	—	—
19	Stargard-Posener	—	—	—	—	10	275—350	325	178	120—180	145	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	—	—	2	400	10	300—400	360	132	150—200	186	29	150—200	186
21	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	12	250—300	250	183	120—132	120	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.													
22	Aachen-Mastrichter	—	—	—	—	7*	333—400	367	111*	61—175	133	—	—	—
23	Alberts-Bahn	—	—	—	—	3	260—300	—	49	125 132	—	—	—	—
24	Altona-Kieler	2	900—1440	2	300—338	12	252—264	252	148	141—153	141	33	66—135	135
25	Aussig-Teplitzer	2	666—800	—	—	2	160—280	220	8	144—151	150	9	144—151	148
26	Bayerische Ostbahnen	10	686—743	—	—	38	334—377	—	536	160—174	—	50	160—174	—
27	Berlin-Anhaltische	4	1000 1200	5	180—200	37	258—324	284	320	132—144	132	98	132	132
28	a. Berlin-Hamburger	4	1150—1450	4	240—336	32	250—375	350	540	140—204	144	—	—	—
	b. Hamburg Bergedorfer													
29	Berlin-Potsdam Magdebg.	3	900—1000	3	300—450	15	350	350	321	144—200	144	151*	—*	—
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	2	1400—1600	9	240—450	18	300—600	300	145	141—180	144	54	144	144
	b. Hinterpommer.	2	1200	7	240—500	12	300—340	300	135	120	120	—	—	—
	c. Vorpommersche	2	1200	6	240—500	17	300—340	300	180	144	144	17	144	144
31	Böhmische Westbahn	2	666—800	12	333—533	9	266—333	300	198	128—152	140	—	—	—
32	Breslau Schweidnitz Freib.	3	380—450	—	—	15	240—300	240	211	108—132	108	—	—	—

Digitized by Google

347	348	349	350	351	352	

und Unterhaltung der Bahn).

sichtigung.

C. Stations-Verwaltung.

Weichensteller.			Sonstige Beamte.		Vorsteher größerer Stationen (Bahnh.- Inspekt., Bahnh.-Verw.).		Assistenten derselben.		Vorsteher kleinerer Stationen und Haltestellen.		Stations-Aufseher.		
Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	
—	—		. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
96	—*		. . . .	—	15	450 900	52	180—600	8	400—600	29	200—550	3
239	171—204	187	. . . .	—	69	394—720	51	283—390	s. S. 349	—	2	294	4
36	243	243	. . . .	—	s. S. 384	—	s. S. 384	—	s. S. 384	—	s. S. 384	—	5
85	165—215	195	. . . .	—	3*	600 - 950	5*	424—724	9	324 - 524	—	—	6
92	210	210	20 Vorarbeiter . .	228	9	361—572	7*	226—275	26	218 - 400	1	360	7
279	150—250	200	4 Eisenbahn-Baumeister .	700—1000	8	600—860	74	300—400	18	400 -600	5	300—375	8
19	150—250	200	5 Eisenbahn-Baumeister .	600—800	11	500—700	15	300—400	25	400 -500	21	300 - 400	9
9	150—250	175	2 Eisenbahn-Baumeister .	650—732	8	400—650	13	300 400	11	300—400	—	—	10
4	150—230	190	1 Eisenbahn-Baumeister . . . (1 Betriebs-Sekretair (Bauschreib.)	600—700 450—500	8	500—700	10	300 - 400	10	400—500	—	—	11
44	180—206	-	1 Brückenwärter u. 2 Oberbau-Arbeiter beschäftigen	155—194	8*	600—920	1*	452	8	150—898	2	350	12
164	195—230	195	. . . .	—.	20	540—1030	3	396—670	12	430 - 670	5	319—380	13
166	168—177	170	6 Tunnelwärter . . . 1 Brückenwärter . . .	171 171	26	514—971	3	343—357	75	220 - 449	22	206—434	14
76	150—250	200	Brücken- und Bauschreiber .	— 125	15	400—700	15	300—400	—	—	5	375—400	15
267	150—200	180	1 Eisenbahn-Baumeister . . . 1 Betriebs-Sekretair . . . 1 Bauschreiber . . . . . 1 Portechaisenträger . . .	720—800 475 375—425 180—192	15	400—700	31	240 - 375	30	350—500	14	240—400	16
12	180 - 192	—	. . . . .	——	3*	500—600	—	—	—	—	—	—	17a
5	192	—	. . . . .	—	1*	600	—	—	2	455—487	—	—	- b
203	150—210	180	12 Betr.-Sekretäre u. 10 Diäten 3 Sections-Ingenieure . . . 3 Kanzlisten . . . . . 1 Pedr . . . . . 1 Bauschreiber	240—550 480—675 180—350 250 700	8*	700	16*	325—396	8	400—500	4	350	18a
73	150—190	180	1 Betriebs-Sekretair u. 2 Diäten 2 Kanzlisten u. 1 Zeichner 1 Portier . . . . . 1 Eisenbahn-Bauschreiber .	240—350 180—300 150—225 —— 480	12	400—600	3*	325—350	s. 349	—	3	350	- b
25	150 240	180	1 Betriebs-Sekretair . . . 3 Kanzlisten und Diäten . . 1 Pedr . . . . . 1 Eisenbahn-Bauschreiber .	480—800 180—375 250 450—750	7*	400—600	2	250—350	—	—	2	205—350	19
43	150—250	212	1 Hafenmeister	350	2	500—625	11	300—400	5	350 500	10	300—400	20
37	120—200	132	1 Baumeister . . . . . 1 Bauschreiber	800 240	1	850	1	300	11	275—460	—	—	21
28*	170—243	210	. . . .	—	11*	320 660	3*	320—375	7	207 -350	—	—	22
9	156	—	. . . .	—	3	300—450	—	—	—	—	—	—	23
39	168	—	7 Brückenwärter . .	168	5	720—1172	s. 395	—	6	510—660	s. S. 395	—	24
5	144 - 160	157	. . . .	—	3	600 - 800	—	—	3	366 -500	—	—	25
194	209	209	. . . .	—	15	620 - 800	9	486—544	54	314 -486	11	334—378	26
130	156—192	156	1 Weichen-Aufseher .	182	26	324—1260	35	242—430	8	270	—	—	27
87	144—212	168	2 Schleusenwärter .	220—325	4	725—750	—	—	2	390 - 450	12	246—470	28
35*	144 - 200	144	. . . .	—	3	450—650	—	—	—	—	15	300—500	29
91	144 - 180	156	1 Bote d. Abth.-Ingenieurs	192	12*	325—980	16*	200—274	—	—	—	—	30a
36	132	132	2 desgl.	180	8*	400—600	10*	200—350	3	350	—	—	- b
67	156 - 168	156	2 desgl.	180	8	500—700	20	215—360	13	350—400	—	—	- c
12	136—152	140	. . . .	—	s. S. 342	—	s. S. 343	—	22	333—533	5	266—300	31
79	132—156	132	1 Eisenbahn-Baumeister .	950	21	128—730	6	180—400	s. S. 349	—	—	—	32

Digitized by Google

	342		343		344			345			346		
	I. Bei der Bahnverwaltung (Beaufsichtigung												
								B. Specielle Beauf-					
11. Privatbahnen. (Forts.)	Abtheilungs-(Bezirks-) Ingenieure (Bahn-Inspektoren).		Assistenten und Schreiber.		Bahnmeister (Bahnaufseher, Oberbahnwärter ꝛc.).			Bahnwärter (Bahnwächter).			Hülfswärter.		
	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.
33 Brüm-Rossitzer	—	—	—	—	2	200	200	33	150—185	165	—	—	—
34 Busch-tehrader a. Kralup-Kladno	1	1000	—	—	3	240—320	300	38	128—200	150	—	—	—
b. Prag-Wejhybka	1	667	—	—	3	240—320	300	20	132—200	150	—	—	—
c. Pferde-Bahn													
35 Frankfurt-Hanauer	1	857	—	—	4	268—295	—	42	151—172	158	18—22	—*	—
36 Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37 Glückstadt-Elmshorner	1	1200	—	—	2	264	264	23	132	132	4	124	124
38 Graz-Köflacher	1	640	—	—	2	240	240	29	160—186	170	2	150	150
39 Hessische Ludwigs-E.	2	913	—	—	11	213—400	400	154	137—186	170	13	137—165	136
40 Homburger	—	—	—	—	2	183—194	188	20	143—171	156	3	167	167
41 Kaiser Ferdinands Nordb.	15	1013—1400	63	680—967	60	444—490	450	446	207—231	220	—	—	—
42 Kaiserin a. Lokom.-Bahn	10	1208—1544	28	600—1075	35	348—396	348	610*	181—229	181	1.8 345	—	—
Elisabeth b. Pferde-Bahn	2	1064—1112	6	648—696	5	336	336	61*	166	166	1.8 345	—	—
43 Köln-Mindener (u. Gießener)	6	1600—1700	26	183—750	49	216—400	300	564	144—180	156	361*	120—144	144
44 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb	2	700—800	1	250	16*	270—570	—	173*	144—168	156	90	60—72	60
45 Leipzig-Dresdener	3	1100	3	330—450	12	300—350	350	113	160—175	175	161*	120—150	150
46 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth.)	1.8.369	—	—	—	—	—	—	7	200—229	—	—	—	—
47 Lübeck-Büchener	1	600	—	—	5	300—360	—	46	132—168	150	1.8 345	—	—
48 Lüttich-Maastrichter	1	560	1	160	2	360		38*	48—192	160	—	—	—
49 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	3	1000—1100	2	225—275	18	288—350	336	176	150—192	156	194*	—*	—
50 a. Magdeburg-Halberstädter	1.8.336	—	1	240	7	350	350	105	144—200	144	119*	—*	—
b. Magdebg.-Wittenbergesche	2	650—800	—	—	12	270—300	300	135	150—180	150	131	144—168	144
c. Cöthen-Bernburger	—	—	—	—	3	240	240	29	132—144	132	3	132	132
51 Mecklenburgische	1	1150	1	300	10	360—380	360	145	136	136	75	136	136
52 Mohacs-Fünfkirchener	1	1040	—	—	4	330—420	420	68	166	166	—	—	—
53 Neisse-Brieger	—	—	—	—	3	325	325	41	132—156	144	7	96	96
54 Niederländische Rhein-E.	1	1715	8	114—428	10	343—1085	—	112	42—234	—	3	52—213	—
55 Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	6	216—300	254	74	100—124	124	26	96—120	114
56 a. Oesterreichische nördliche	17	600—1056		—	45	266—333	300	216	120—180	150	442*	72	72
b. Oesterreich. südöstliche	27	600—1050		—	73	266—333	300	289	120—180	150	423*	72	72
c. Wien-Neu-Szenner	4	666—933	—	—	14	266—333	300	46	120—180	150	163*	72	72
57 Oppeln-Tarnowitzer	1	675	2	180—300	5	260—350	320	66	108—132	120	—	—	—
58 a. Pfälzische Ludwigsbahn	3	856—1028	1	628	7	350—450	400	225	148—172	154	—	—	—
b. Pfälzische Maximiliansb.	1	1114	1	300	3	300—428	353	80	148—172	160	—	—	—
59 Rheinische	8	700—1500	11	300—420	30	300—360	300	643	132—180	132	—	—	—
60 a. Südbahn, Oesterreichische													
b. Nordtiroler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Venetianische u. Südtirol.													
61 Süd Norddeutsche	3	900—1200	4	200—500	11*	500—700	—	243	126—175		—	—	—
62 Taunus-Bahn	3	556—613	—	—	8.342	—	—	54	190—210	190	*	—	—
63 Theiß-Bahn	6	980—1225	3	574—819	42	343—420	—	398	163—198		—	—	—
64 a. Thüringische	4	916	4	240	31	294—342	—*	231	148	148	5	148	148
b. Werra-E.	2	800	2	240	18	277—317	277	158	158	158	—	—	—
65 a. Warschau-Wiener	4	900	8	300—360	48	250—450	300	342	90—108	100	—	—	—
b. Warschau-Bromberger	2	900	1	300	360	18	250—360	300	133	90	90	—	—

Digitized by Google

347	348	349	350	351	352	

und Unterhaltung der Bahn).

sichtigung.

C. Stations-Verwaltung.

Weichensteller.			Sonstige Beamte.		Vorsteher größerer Stationen (Bahnh.- Inspekt., Bahnh.-Verw.).		Assistenten derselben.		Vorsteher kleinerer Stationen und Haltestellen.		Stations-Aufseher.		
Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Wirklichkeit Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	
—	—	—	. . . .	—	2	400 - 435	2	200—334	2	200—334	1	266	33
—	—	—	. . . .	—	1	667	—	—	3	180—300	1	194	34 a
—	—	—	. . . .	—	1	400	—	—	4	240 - 300	1	240	- b c
22	165—199	165	. . . .	—	2	514—572	—	—	7	257—377	2	240—286	35
—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36
6	168	168	. . . .	—	2	500—650	s. 384	—	4	168 —432	—	—	37
12	150	150	. . . .	—	3	400—700	2	240 - 480	6	240—400	1	200	38
93	165 - 214	198	12 Vorarbeiter . .	214	4	514—685	4	256	30	187 — 400	3	285—457	39
4	171	171	. . . .	—	2	600—800	1	343	2	315 - 458	—	—	40
—	—	—	1 Brückenmeister . . . . 2 Rechnungsführer . . . . 28 Kassisten	1167 600—1067 447—700	s. 357 u. 342	—	s. 357 u. 349	—	—	—	41	207—231	41
s. 345	—	—	. . . .	—	s. 342*	—	13	447 750	22*	384—576	17	251 - 361	42 a
s. 345	—	—	2 Kanzlisten . . . 2 Kanzleidiener . .	336—384 252	2	864 - 1344	2	720	s. 343	—	—	—	- b
136*	156—192	180	6 Büreaudiener . .	155—183	23*	400 - 700	28	260—300	40	260—375	26	216—450	43
56*	162—212	187	. . . .	—	7*	570—890	—	—	13*	350—580	12	270—370	44
42	185—200	185	1 Stromwärter . .	240	3	600—750	2	360	7	500 - 600	—	—	45
s. 345	—	—	. . . .	—	s. 369	—	—	—	—	—	—	—	46
8	144—180	180	. . . .	—	3	470—800	1	300	—	—	—	—	47
—*	—	—	. . . .	—	5*	400—453	1*	220	—	—	—	—	48
63	168—192	180	. . . .	—	4	525—575	3	300—475	7	190—250	6	295—460	49
19*	144 180	144	. . . .	—	5	450—650	—	—	—	—	11	240—400	50 a
—	—	—	. . . .	—	7	300 - 400	6	300—350	3	230	1	300	- b
4	144—180	144	. . . .	—	3	350—360	—	—	—	—	—	—	- c
54	148 - 156	148	. . . .	—	6	440—677	3	280—360	3	416—427	—	—	51
16	200	200	. . . .	—	2	620—670	—	—	4	267—460	—	—	52
6	156—165	165	. . . .	—	2	420—450	—	—	—	—	—	—	53
71	200—300	—	21 Brückenwärter . . . . 4 Bauwärter . . . . . 4 Bauaufseher	240—312 1098 544	6	514—1143	3	400—686	19	237—543	—	—	54
16*	112—160	136	. . . .	—	4*	400—500	1	250	s. 384	—	—	—	55
—	—	—	. . . .	—	51	390—1600	122	390—900	1	250—340	30	250—340	56 a
—	—	—	. . . .	—	55	390—1600	107	390—900	3	250—340	38	250 - 340	- b
—	—	—	. . . .	—	19	390—1600	15	390—900	1	340	7	250—340	- c
23	120—145	132	. . . .	—	3	320—440	9	200—260	7	208—270	—	—	57
138	180—200	170	. . . .	—	8	514—914	3	300—500	19	200—400	8	228—400	58 a
46	180—200	170	. . . .	—	5	514—914	—	—	7	340—500	1	350	- b
206	144—180	144	1 Büreaudiener . .	180	12	400 - 650	53	183—450	34	240—400	6	240—360	59
—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60
5	120	120	. . . .	—	17	210—630	9	200—400	10	166—240	2	200—300	61
12	210 - 228	228	. . . .	—	3	686	—	—	6	422 - 520	4	319—440	62
52	163—198	—	. . . .	—	14	980—1225	s. 343	—	24	420—653	—	—	63
84	184—208	—*	. . . .	—	8	483 - 893	21	180 - 368	6	308—373	11	373—481	64 a
24	182—194	182	. . . .	—	3	590	2	256—316	14	307	—	—	- b
90	120—144	120	1 Schienenmeister . . 4 Büreaudiener . .	225 1089	7	600 - 900	10	225 - 450	4	500	12	315 400	65 a
22	120	—	2 Büreaudiener . .	108	5	600—750	5	225—300	2	500	2	400	- b

Digitized by Google

		353			354			355			356	
		(Forts.) I. Bei der Bahnverwaltung (Beaufsichtigung										
		(Forts.) C. Stations-Verwaltung.										
	I. **Staatsbahnen.**	**Perron-Wärter.**			**Portiers.**			**Nachtwächter.**			**Sonstige Beamte.**	
		Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.
1	Badische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
2	Bayerische (u. gepacht. Zwgb.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
3	Braunschweigische	s. n. 354	—	—	6	225—250	240	5	—*	—	3 Thorwärter . . .	—*
4	Hannoversche	—	—	—	24	198—218	198	32	127—140	140	1 Bahnhofswachtmeister .	390
5	Main-Neckar	—	—	—	11	215—229	220	—	—	—	. . . .	—
6	Main-Weser	—	—	—	21*	171—224	220	—	—	—	2* Exped. d. Bahnhofs-Inspekt.	200—27
7	Nassauische	—	—	—	17	187—221	193	1	172	—	2 Wagenrangirer . .	244—27
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	—	—	—	12	200—240	220	13	120—162	136	1 Nachtwachtmeister . .	180
9	„ Ostbahn	—	—	—	10	150—300	200	70	120—180	150	. . . .	—
10	„ Saarbrücker(u. Trier)	6	180—250	200	s. n. 353	—	—	8	120—150	135	. . . .	—
11	„ Westfälische	—	—	—	19	190—250	200	26	150	150	. . . .	—
12	Sächsische östliche	—	—	—	4	200—224	—	10	156	156	6 Aufwärter u. Lauter . 11 Hausmann . . .	156—170 200
13	„ westliche	—	—	—	8	198—233	198	16	136—154	136	5 Thorwärter, Aufwärter u. Lauter	168—207
14	Württembergische	—	—	—	13	191—206	206	—	—	—	. . . .	—
	II. Privatbahnen											
	a) unter Staatsverwaltg.											
15	Aach.-Düss. Ruhrerter: a. Aach.-Düsseld.	1	180	—	7	180—275	225	22	130—156	144	. . . .	—
	b. Ruhrort-Crf.											
16	Bergisch-Märkische	2	180—200	—	53	180—240	200	51	120—192	168	. . . .	—
17	a. Löbau-Zittauer	—	—	—	1	190	—	5	156	—	3 Aufwärter u. Lauter	156
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	3	150—156	—	3 Aufwärter u. Lauter	156
18	a. Oberschlesische	21	150—250	210	s. n. 355	—	—	34*	120—165	150	3 Hülfsarbeiter d. Stations-Vorsteher I. Klasse	180
	b. Breslau-Posen-Glogauer	18	150—200	200	„ 355	—	—	21*	120—150	150	. . . .	—
19	Stargard-Posener	—	—	—	7	200—210	210	11	120—150	135	. . . .	—
20	Rhein-Nahe-E.	5	180—250	230	s. n. 353	—	—	6	120—180	135	. . . .	—
21	Wilhelms-Bahn	—	—	—	1	220	—	11	96—120	96	. . . .	—
	b) in Privatverwaltung.											
22	Aachen-Mastrichter	—	—	—	2*	180—207	—	7*	98—170	150	. . . .	—
23	Alberts-Bahn	—	—	—	2	120	—	—	—	—	. . . .	—
24	Altona-Kieler	—	—	—	3	168—218	218	6	100—180	100	2 Krahndiener . .	168
25	Aussig-Teplitzer	—	—	—	1	210	—	—	—	—	. . . .	—
26	Bayerische Ostbahnen	9	209	209	13	209	209	—	—	—	. . . .	—
27	Berlin-Anhaltische	—	—	—	8	192—258	192	32	120—180	120	. . . .	—
28	a. Berlin-Hamburger	33	180—240	190	—	—	—	29	144—212	196	1 Nachtwachtmeister .	300
	b. Hamburg-Bergedorfer											
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	6*	180—270	200	s. n. 353	—	—	17*	120—180	180	. . . .	—
30	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn	10*	156—226	180	„ 353	—	—	27	144—168	144	. . . .	—
	b. Hinterpommer.	8*	144	144	„ 357	—	—	12	120	120	. . . .	—
	c. Vorpommersche	11	156—195	156	„ 353	—	—	19	120	120	. . . .	—
31	Böhmische Westbahn	7	200—240	200	2	240	—	—	—	—	8 Eleven	200—240
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	22	108—153	120	s. n. 353	—	—	14	108—144	108	. . . .	—

Digitized by Google

357	358	359	360	361	362

und Unterhaltung der Bahn).

D. Telegraphie.						E. Verwaltung der Bahnunterhaltungs- und Betriebsmaterialien-Magazine.						
Telegraphen-Inspektoren (Telegraphen-Aufseher).		Telegraphisten.		Sonstige Beamte.		Materialien- und Magazin-Verwalter.		Assistenten und Materialien-schreiber.		Sonstige Beamte.		
Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	
—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—	1
—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—	2
1	900	7	300—450	1 Telegraphen-Kontrolenr . 1 Telegraphenboten . .	700 175—275	1	600	4	300—500	3 Werkst.-Aufseher . .	225—350	3
1	1200	62	255—765	3 Telegraphen-Ingenieure 1 Rechnungsführer . .	365—650 260	2	1100-1150	19	240—650	. . . .	—	4
—	—	—	—	. . . .	—	3	514—572	—	—	. . . .	—	5
—	—	—	—	1 Materialienverwalter . .	500	3*	400—700	4*	300—500	3* Material-Aufseher . . 1* Expedient	170—290 300	6
1	514	6	200—286	1 Telegraphenbote . .	200	1	686	4	228—343	1 Material-Ausgeber .	172	7
1	800	29	250—350	1 Telegraphen-Sekretär u. 1 Assistent desselben . .	400—425	1	900	4	300	1 Materialien-Controleur, 1 Buchhalter u. 1 Wächter	150—525	8
1*	800	48	250—350	1 Telegraphen-Schreiber bis	550	10	400—700	10	220—240	. . . .	—	9
1	400	4	240—300	. . . .	—	2*	450—550	5	250—300	6 Material-Ausgeber, Gehülfen u. Kohlenmesser	250—300	10
1	650	6	240—300	. . . .	—	3	450—600	4	240—475	2 Magazin-Aufseher . .	250—325	11
1*	450	6	200—610	. . . .	—	2	425—650	1	450	6 Coakswieger . . . 1 Magazingehülfe .	190—250 225	12
2	525—570	10	268—450	. . . .	—	1	700	5	350—500	1 Magazingehülfen . . 4 Coakswieger . . .	225—300 218	13
—	—	—	—	. . . .	—	4	309—629	1*	457	. . . .	—	14
1	700	6	250—300	. . . .	—	2	275—300	—	—	. . . .	—	15
1	750	6	275—325	1 Telegraphen-Aufseher . 1 Telegraphen-Schreiber	250—500 400	1	750	6	210—550	. . . .	—	16
—	—	1	310	. . . .	—	1	400	—	—	. . . .	—	17a
—	—	1	250	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—	- b
1	800	13	247—300	2 Telegraphen-Aufseher . 1* Betrieb.-Insp. u. 2* Obersekretäre 1* Bureaudiener	272—316 240—325 200	2	500—650	5	492—700	1 Aufseher . . . . . 1 Bureaudiener .	280 193	18a
		5	250—300	1 Telegraphen-Aufseher .	350							- b
		4	275—300	1* Telegraphen-Aufseher	350	4	240—475	1	250	. . . .	—	19
1	431	2	250—300	. . . .	—	1*	300	2*	250—275	1 Werkst.-Materialien-Verw.	600	20
1	600	1	285	. . . .	—	1	600	4	170—240	. . . .	—	21
1	500	3*	250—330	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—	22
—	—	—	—	. . . .	—	1	375	1	240	. . . .	—	23
1	480	4	200—240	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—	24
—	—	3	267—433	. . . .	—	1	600	—	—	. . . .	—	25
3	400—457	1*	343	. . . .	—	1	686	5	286—514	. . . .	—	26
1	630	11	324—342	1 Depot-Sek.-Revisor . . . . 1 Buchhalter . . . . . 1 Schreiber . . . . . 2 Boten	350 192—430 258 210—216	1	450	1	430	. . . .	—	27
1	650	8	240—325	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—	28
1	350	6	240—350	. . . .	—	1	900	2	500	1 Materialien-Kontroleur 1 Magazindiener . . .	500 200	29
2*	350—800	15*	180—400	2* Boten	144	1*	700	2*	240—350	. . . .	—	30a
1	450	2*	180—350	. . —* . .	—	1*	550	1*	300	. . . .	—	- b
1	450	10	250—300	. . . .	—	1*	580	1*	240	. . . .	—	- c
1	400	7	300	. . . .	—	1	466	—	—	2 Depot-Aufseher . .	266	31
1	800	3	240—300	1 Telegraphenbote . .	168	1	500	1	300	1 Wiegemeister . . .	180	32

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	353 (Forts.) I. Bei der Bahnverwaltung (Beaufsichtigung (Forts.) C. Stations-Verwaltung. Perron-Wärter.			354 Portiers.			355 Nachtwächter.			356 Sonstige Beamte.	
		Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.
33	Brünn-Rossitzer	1	200	—	—	—	—	3	144	144	. . . .	—
34	Busch-tehrader a. Kralup-Kladno	—	—	—	—	—	—	3	128	128	. . . .	—
	b. Prag-Wejhybka	—	—	—	—	—	—	3	130—135	—	. . . .	—
	c. Pferde-Bahn											
35	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	3	158—171	158	3	—*	—	2 Vorarbeiter	210
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
37	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	s. S. 279	—	—	1	168	—	. . . .	—
38	Graz-Köflacher	—	—	—	2	280	280	2	180	180	. . . .	—
39	Hessische Ludwigs-E.	13	164—188	164	s. S. 350	—	—	18	188	188	22 Stationsdiener	148—177
40	Homburger	—	—	—	5	172	172	2	210	210	. . . .	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	—	—	—	3	412	412	—	—	—	9 Saaldiener	357—397
											17 Thorwächter	356—396
42	Kaiserin a. Lokom.-Bahn	33	184—254	224	14	261—466	—	40	176—186	—	4 Radreinschmierer	300
	Elisabeth b. Pferde-Bahn	s. S. 345	—	—	—	—	—	10	166—190	166	4 Kanglerstreuer	251—361
											2 Beleuchtungs-Aufseher	304
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	50	180—240	180	22*	180	180	92	144—156	156	7 Stations-Aspiranten	216
44	Kurf. Friedr.-Wilh. Nordb.	—	—	—	7*	165—215	165	14*	84—132	120	. . . .	—
45	Leipzig-Dresdener	2	250—265	265	3	180—275	275	16	180—225	225	. . . .	—
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 Hofwärter	171
47	Lübeck-Büchener	3	144—250	—	—	—	—	4	132—144	132	. . . .	—
48	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—*	—	—	—*	—	—	23 Stationsdiener	146—219
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	14	162—170	168	s. S. 353	—	—	11	150—168	168	2 Stations-Aufsichts-Assistent.	265—295
50	a. Magdeburg-Halberstädter	5*	144—240	144	s. S. 353	—	—	8*	144—180	144	. . . .	—
	b. Magdebg.-Wittenbergesche	—	—	—	9	200—240	200	10	150	150	. . . .	—
	c. Cöthen-Bernburger	—	—	—	1	144	—	1	144	—	. . . .	—
51	Mecklenburgische	8	226—268	230	—	—	—	10	132—156	132	. . . .	—
52	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	—	2	200	200	. . . .	—
53	Neisse-Brieger	—	—	—	2	168	168	3	126	126	. . . .	—
54	Niederländische Rhein-E.	1	283	—	9	254—296	—	4	208	—	. . . .	—
55	Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—*	160	—	5*	108—128	128	. . . .	—
56	a. Oesterreichische nördliche	s. S. 352	—	—	19	190—300	—	—	—	—	9 Amtsdiener	210—270
	b. Oesterreich. südöstliche	s. S. 352	—	—	17	190—300	—	65	150—200	—	9 Amtsdiener	210—270
	c. Wien-Neu-Szönyer	s. S. 352	—	—	4	190—300	—	11	150—200	—	3 Amtsdiener	210—270
57	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	—	—	4	96—110	110	. . . .	—
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	15	200—260	228	—	—	—	. . . .	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	8	200—228	200	—	—	—	. . . .	—
59	Rheinische	11	132—204	168	41	156—192	180	33	144—180	156	. . . .	—
60	a. Südbahn, Oesterreichische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	b. Nordtiroler											
	c. Venetianische u. Südtirol.											
61	Süd-Norddeutsche	—	—	—	2	150—170	—	36	120—140	—	. . . .	—
62	Taunus-Bahn	—	—	—	11	188—205	205	—*	—	—	1 Büreaudiener	263
63	Theiß-Bahn	—	—	—	4	261—302	—	11	163—198	—	. . . .	—
64	a. Thüringische	—	—	—	24	160—184	184	28	148—160	148	. . . .	—
	b. Werra-E.	7	146	—	—	—	—	11	138	138	2 Aufseher b. Wagenverschieben	234
65	a. Warschau-Wiener	6	120	120	24	90—150	100	39	90—120	100	15 Kloakenreiniger u. 3 Lampenputzer	72—120
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	9	90—150	100	11	90	90	4 Kloakenreiniger 9 Büreaudiener und 4 Lampenputzer	72—120

Digitized by Google

357	358	359	360	361	362

und Unterhaltung der Bahn).

D. Telegraphie.							E. Verwaltung der Bahnunterhaltungs- und Betriebsmaterialien-Magazine.						
Telegraphen-Inspektoren (Telegraphen-Aufseher).		Telegraphisten.		Sonstige Beamte.			Materialien- und Magazin-Verwalter.		Assistenten und Materialien-schreiber.		Sonstige Beamte.		
Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.		Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	
—	—	—	—	. . . .	—		1	300	1	192	. . . .	—	33
—	—	—	—	. . . .	—		1	533	—	—	. . . .	—	34a
—	—	—	—	. . . .	—		1	533	—	—	. . . .	—	- b c
—*	—	—*	—	. . . .	—	s. S. 391	—	—	s. S. 391	—	. . . .	—	35
—	—	—	—	. . . .	—		—	—	—	—	. . . .	—	36
—	—	s. S. 379	—	. . . .	—		—	—	—	—	. . . .	—	37
—	—	—	—	. . . .	—		—	—	1	200	. . . .	—	38
1	400	4	205–256	. . . .	—		3	412–685	4	286–344	2 Magazindiener . .	148	39
—	—	—	—	. . . .	—		1	300	—	—	. . . .	—	40
2*	1320–1533	3	333	45 Betriebs-Eleven .	400–447		2	2067	18	680–967	7 Rechnungsführer . . .	680—1067	41
				2 Telegraphen-Assistenten .	808						24 Kanzlisten	447—700	
1	1050	24	288–450	2 „ Gehülfen .	300		2	720–1050	8	406–500	5 Magazin-Aufseher . . .	348—412	42a
											8 Magazindiener . . .	262—312	
—	—	—	—	. . . .	—	s. S. 343	—	—	s. S. 343	—	1 Magazindiener . . .	252	- b
1	750	11	216–280	7 Assistent., Ob.-Telegraphisten, Mechaniker u. Arbeiter	244–500		7	240–750	7	111–500	1 Chemiker, 1 Schwellen u. 1 Schienen-Kontroleur .	550—1000	43
—	—	4*	250–300	. . . .	—		1*	700	4*	300–450	2* Magazin-Aufseher .	260	44
1	400	3	275–300	3 Aufwärter . . .	225–250		—	—	1	300	14 Lampenwärter, Maurer u. Zimmerleute . .	175—230	45
—	—	—	—	. . . .	—		1	429	—	—	. . . .	—	46
—	—	1	335	. . . .	—		—	—	—	—	. . . .	—	47
—	—	—*	—	. . . .	—		1	* 400	1	192	. . . .	—	48
1	425	11	255–320	1 Telegraphen-Assistent.	290	s. Nachtr.	—	—	—	—	. . . .	—	49
1	450	4	240–300	. . . .	—		1	550	1	350	. . . .	—	50a
1	400	2	250–350	. . . .	—		1	400	—	—	1 Magazinbote . .	240	- b
—	—	—	—	. . . .	—		—	—	—	—	. . . .	—	- c
1	684	—	—	. . . .	—		1	576	1	240	. . . .	—	51
—	—	s. S. 349 u. 351	—	. . . .	—	s. S. 349	—	—	—	—	. . . .	—	52
s. S. 344	—	—	—	. . . .	—		1	300	—	—	. . . .	—	53
1	686	10	114–700	1 Telegr.-Arbeiter .	178		1	627	7	115–400	1 Administrat. d. Eigenthums 6 Magazindiener . . .	2857 200—230	54
1	460	—	—	. . . .	—		1	394	1	144	. . . .	—	55
2	933	—	—	. . . .	—		1	1240–1360	9	390–840	11 Amtsdiener, Amtsträger, Magazin-Aufseher und Magazin-Wächter	210–450	56a
1	930	—	—	. . . .	—		1	1240–1360	7	390–840	12 Amtsdiener u. s. w. wie vorstehend.	210—450	- b
—	—	—	—	. . . .	—		1	1240–1360	3	390–840	4 Amtsdiener u. s. w. wie vorstehend.	210—450	- c
1	360	1	200	. . . .	—		1	330	—	—	. . . .	—	57
1	571	—	—	. . . .	—		1	800	2	228–487	3 Magazindiener . .	228—300	58a
							1	400	1	353	. . . .	—	- b
1	540	16	183–276	4 Assistenten d. Inspektors	300–420		3	450–600	10	240–360	. . . .	—	59
—	—	—	—	. . . .	—		—	—	—	—	. . . .	—	60
1	800	21	200–260	. . . .	—		1	600	3	280–400	2 Magazindiener . .	280	61
—*	—	—*	—	. . . .	—	s. S. 337	—	—	—	—	. . . .	—	62
—	—	9	243–340	. . . .	—		—	—	—	—	. . . .	—	63
1	785	23	210–234	14 Hilfstelegraphisten .	160–202	s. S. 349	—	—	—	—	1 Depotdiener . . .	196	64a
—	—	13	210–318	. . . .	—	s. S. 349	—	—	—	—	. . . .	—	- b
4	200–900	43	180–600	14 Kanzlisten und Telegraphendiener	90–400		1	1200	21	225–700	4 Büreaudiener . . .	120	65a
1	900	24	180–375										- b

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	363	364	365	366	367	368		369		370	
		(Forts.) I. Bei der Bahnverwaltung ꝛc.					II. Bei der					
		F. Werkverrichtungen gegen Tagelohn.					A. Oberleitung und Beaufsichtigung					
		Anzahl der von den Arbeitern verrichteten Tagewerke.	Tagelohn dafür im Ganzen. Thlr.	Auf eine Meile Bahnlänge kommen durchschnittlich Thlr.	Täglicher Lohn. Sgr.	Durchschnittl. Dauer eines Tagewerks. Stunden	Betriebs-Direktoren (Ober-Betriebs-Inspektoren). Anz.	Gehalt. Thlr.	Betriebs-Inspektoren. Anz.	Gehalt. Thlr.	Betriebs-Kontroleure (Bahn-Kontroleure). Anz.	Gehalt. Thlr.
1	Badische	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	109 350	63 170	2345	durchschn. 17,33	11	L.R. 336	—	3	600—900	—	—
4	Hannoversche	—	—	—	10—14	11	6	1150—1500	L.R. 337	—	2	800—850
5	Main-Neckar	30 093	11 752	1011	10—16	10	—*	—	3*	800—1030	—	—
6	Main-Weser	197 596*	76 691	2884	durchschn. 11,64	11	—	—	1	1000—1400	1	500—800
7	Nassauische	31 330*	14 897	594	8—17,16	9 1/2*	L.R. 9		2	686—743	—	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	377 392	138 377	2681	10—13 1/2	10	—	—	1	1200	3	600—1000
9	" Ostbahn	314 126	113 426	1038	10—15	10	1	1300	8	700—1100	4	750—850
10	" Saarbrücker (u. Trier)	258 172	114 805	5963	12—16	11	1*	1440	L.R. 348a	—	1	800
11	" Westfälische	64 378	29 600	1040	10—15	10	1	1200	5	300—550	—	—
12	Sächsische östliche	84 430*	30 597	1189	8—25	11	2*	1600—1975	—	—	—	—
13	Sächsische westliche	253 347	112 492	2315	10—16	12	3*	1600—1650	—	—	—	—
14	Württembergische	—	141 849	2057	10—20,57	10 1/2	—	—	1	857	—	—
	II. Privatbahnen											
	a) unter Staatsverwaltg.											
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düsseld.	29 952	15 360	1344	14—17 1/2	10	—	—	1	1300	—	—
	Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	18 408	9440	1686	14—17 1/2	10						
16	Bergisch-Märkische	270 900	144 513	3013	14—18	10	1	1500	—	—	1	750
17	a. Löbau-Zittauer	7126	3314	735	8—10	10	—*	—	—	—	—	—
	b Zittau-Reichenberger	7893	2629	741	9—11	10	—*	—	—	—	—	—
18	a. Oberschlesische	—	91 415	2709	9	12	1	1200	2	700—900		
	b. Breslau-Posen-Glogauer	-	23 214	854	9	12	—	—	1	1000	2	800—900
19	Stargard-Posener	46 733	15 405	681	9—10	12	—	—	1	1500		
20	Rhein-Nahe-E.	119 479	54 704	3415	12—16	11	—*	—	L.R. 348a	—	1	800
21	Wilhelms-Bahn	70 487	17 109	729	6—9	12	—	—	1	1000	—	—
	b) in Privatverwaltung.											
22	Aachen-Mastrichter	27 818	11 365	917	11—17 1/2	10	1	1260	—		—	—
23	Alberts-Bahn	18 733	9943	1946	11—15	12	L.R. 336	—	—	—	—	—
24	Altona-Kieler	48 922	23 432	1253	13,53—18,75	10	—*	—	—	—	L.R. 404	—
25	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	—*	—	—	—	—	1	3428	4	1200—1314	1	1257
27	Berlin-Anhaltische	211 637	72 241	1524	12 1/2—14	12—14	1	1680	—	—	—	—
28	a. Berlin-Hamburger	154 453	61 781	1558	10—17 1/2	10	—*	—	1	1950	—	—
	b Hamburg-Bergedorfer											
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	122 760	43 826	2243	12—17 1/2	10	1*	1400	—	—	—	—
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	51 536	29 410	1308	17,13	12						
	b. Hinterpommer	50 100	18 366	805	10—15	12	L.R. 336	—	—	—	2*	1000—1250
	c. Vorpommersche	173 284	83 003	2724	14,37	12						
31	Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—	1	3000	—	—	1	1066
32	Breslau-Schweidnitz-Freib	152 815	50 087	2187	9—15	12	L.R. 336	—	—	—	—	—

Digitized by Google

371	372	373	374	375

Transportverwaltung.

des Betriebes. — B. Executiver Betriebsdienst.

Sonstige Beamte.		Lokomotivführer.			Feuerleute (Heizer, Lokomotivführer-Lehrlinge).			Zugführer, (Oberkondukteure, Oberschaffner).			Packmeister.			
Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl. Thlr.	
. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
. . . . .	—	33	300—450	400	—	—*	—	2	350—400	—	14	275—300	275	3
7 Betriebs-Rendanten .	530—650	132	516—636	556	170	273—373	—	42	392—416	392	47	329—401	376	4
. . . . .	—	18	400—458	458	18	220—291	291	8	315—358	358	s.B.376	—	—	5
. . . . .	—	26*	555—655	615	26*	368—468	450	11*	421—521	478	—*	—	—	6
. . . . .	—	22	650—700	680	21	390—420	400	11	420	420	17	340	340	7
3 Hülfsarbeiter (Sekretäre)	240—420	106	300—500	400	175	200—300	250	16	250—350	300	37	250—300	275	8
36 Betriebs-Sekretäre .	240—600	83	300—500	400	83	180—300	180	30	250 350	300	36	250—300	275	9
6* Betriebs-Sekretäre . . .	240—500	35	300—500	400	39	200—300	264	13	250—350	300	9	250—275	260	10
6* Registratoren und Kanzlisten .	300													
1* Bote	216	32	300—475	400	32	200—300	250	7	275—325	300	13	250—300	275	11
. . . . .	—	36	555—925	—	40	270—440	—	10	530—660	—	16	430—640	—	12
1 Betriebs-Expedient .	350	76	347—1152	—	92	206—489	—	19	598—691	—	14	645—683	—	13
1 Betr.-Inspekt.-Assistent	375	78	421—841	571	27	400—442	410	28	512—541	527	28	451	451	14
3 Betriebs-Sekretäre . .	240—550	17	350—450	400	17	200—300	250	8	275—350	300	7	225—275	250	15
2 Assistenten . . .														
6 Heizer, Kalkulat. u. Registratoren	275—500													
13 Zeichner und Kanzlisten .	240—540	91	300—450	375	92	240—250	250	37	180—300	300	30	204—300	240	16
1 Büreaudiener . . .	192													
. . . . .	—	9	680—920	—	9	264—416	—	2	524	—	4	370—400	—	17
. . . . .	—													
1 Betriebs-Sekretär .	533	90	300	300	97	180—250	250	20	250—350	300	44	223—275	250	18
		18	300—475	425	20	250	250	6	250—300	300	10	225—250	250	19
. . .* . .	—	19	300—500	400	19	200—250	250	7	250—350	280	5	250—300	270	20
1 Betr.-Sekretär u. 3 Kanzlisten	216—400	15	450—610	500	16	290—380	290	1	360	—	7	283—317	300	21
1 Kanzlist . . .	320	5	570	570	15	390	390	3	640—700	640	—	—	—	22
. . . . .	—	7	300—480	—	7	150	150	1	300	—	1	240	—	23
. . . . .	—	15	460—946	700	14	216—344	320	2*	660—760	—	9	428—652	428	24
. . . . .	—	4	400—567	475	4	200—300	267	2	280	—	5	168—180	174	25
4 Betr.-Inspektions-Actuare	343—400	67	457—514	—	50	286—343	—	36	400—457	—	—	—	—	26
. . . . .	—	43	324—377	324	43	192—228	192	21	224—288	240	26	228—232	228	27
. . . . .	—	53	465—665	552	72	276—288	288	19	325—419	388	19	310 390	338	28
1* Assistent d. Ob.-Betr.-Inspekt.	400	31	368—468	468	31	210—300	240	9	350—400	400	15	270—330	270	29
		33	350—500	300	33	180—270	200	6	225—270	250	15	216—350	300	30a
. . . . .	—	17	300—400	300	12	200—270	200	6	225—250	225	7	216—275	216	- b
		22	300	300	16	200—270	200	9	225—250	225	11	216—275	216	- c
5 Assistenten . .	333—666	16	333—466	400	17	200 240	220	2	266	—	20	166	—	31
. . . . .	—	23	300—500	300	23	180—240	180	10	216—240	216	5	192—216	192	32

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	363	364	365	366	367	368		369		370	
		(Forts.) I. Bei der Bahnverwaltung ꝛc.									II. Bei der	
		F. Werkverrichtungen gegen Tagelohn.					A. Oberleitung und Beaufsichtigung					
		Anzahl der von den Arbeitern verrichteten Tagewerke.	Tagelohn dafür im Ganzen.	Auf eine Meile Bahnlänge kommen durchschnittlich	Täglicher Lohn.	Durchschnittl. Dauer eines Tagewerks.	Betriebs-Direktoren (Ober-Betriebs-Inspektoren).		Betriebs-Inspektoren.		Betriebs-Kontroleure (Bahn-Kontroleure).	
							Anz.	Gehalt.	Anz.	Gehalt.	Anz.	Gehalt.
			Thlr.	Thlr.	Sgr.	Stunden		Thlr.		Thlr.		Thlr.
33	Brünn-Rossitzer	9127	5374	1435	10—15	8	1	2667	—	—	—	—
34	Buschtiehrader a. Kralup-Kladno	20 734	8053	2097	10—16	10	1	2400	—	—	—	—
	Buschtiehrader b. Prag-Weiphybla	9378	3751	503	10—15	10						
	Buschtiehrader c. Pferde-Bahn											
35	Frankfurt-Hanauer	17 107*	7376	1351	11,43—18,86	12	1	1600	—	—	—	—
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	—
37	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	1	1510	—	—	—	—
38	Graz-Köflacher	5812	2712	511	14—18	11	L.R. 336	—	—	—	—	—
39	Hessische Ludwigs-E.	58 320	34 992	1435	17—20	11	" " 5	2857	1	1142	2	742—856
40	Homburger	7500	3430	1423	14—19	10	1	1143	—	—	—	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	710 256	331 453	4126	9—16	10	1	3200	—	—	2	1233
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	—	—	—	—	—	1*	3000	2	1850—2000	3	600—1050
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—			L.R. 336	—	L.R. 349	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	301 982	116 881	1696	11,6	10,5	2*	2400	" " 342	—	1	1300
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	97 240	31 615	1596	8—15	12	—	—	1	1100	—	—
45	Leipzig-Dresdener	—*	—	—	—	—	L.R. 5		—	—	—	—
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	2149	1001	1251	14	12	" " 349	—	1	630	—	—
47	Lübeck-Büchener	—	—	—	—	—	" " 9	—	—	—	—	—
48	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	" " 5	—	—	—	1	453
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	97 488	43 682	2256	10—21,25	12	" " 5	—	—	—	—	—
50	a. Magdeburg-Halberstädter	45 240	16 755	1433	12—20	10	—*	—	—	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Cöthen-Bernburger	6283	2653	663	10—15	12	—	—	—	—	—	—
51	Mecklenburgische	36 410	14 970	777	10—15	10	L.R. 28*	—	1	1488	—	—
52	Mohaes-Jünsirchener	33 426*	17 651*	2184	14—26	10	—	—	1	2200	—	—
53	Neisse-Brieger	8800	2500	429*	8—9	9	—	—	1	1300	1	560
54	Niederländische Rhein-E.	—	30 600	1316	17—25	12	—	—	1	1600	—	—
55	Niederschlesische Zweigbahn	12 560	3769	397	7,5—11	9	L.R. 336	—	1	600	—	—
56	a Oesterreichische nördliche	—	—	—	—	—	2	1600—2600	3	840—1230	—	—
	b. Oesterreich. südöstliche	—	—	—	—	—	4	1600—2600	6	840—1230	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	—	—	—	2	1600—2600	2	840—1230	—	—
57	Oppeln-Tarnowitzer	39 908	10 208	1009	6—14	12	L.R. 336	—	—	—	1*	800
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	45 983	13 081	646	8—12	10	1	4572	1	1600	1	1200
	b. Pfälzische Maximiliansb.	10 540	3601	487	8—12	10						
59	Rheinische	359 407	141 398	2837	11—13	10	1	2000	2	1200—1500	—	—
60	a Südbahn, Oesterreichische	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	—
	b. Nordtiroler											
	c. Venetianische u. Südtirol.											
61	Süd-Norddeutsche	116 024	38 675	1477	8—14	12	—	—	1	1200	—	—
62	Taunus-Bahn	—*	7448	1108	12—16	12	1	2729	—	—	—*	—
63	Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	1	7000	3	2342	—	—
64	a. Thüringische	136 484*	50 700	1361	9—15	12	L.R. 336	—	—	—	—	—
	b. Werra-E.	—*	—	—	—	—	" " 5	—	—	—	—	—
65	a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	—	—	1	1500	2	600
	b Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	1	1100		

Digitized by Google

371	372	373	374	375

Transportverwaltung.

des Betriebes. B. **Executiver Betriebsdienst.**

Sonstige Beamte.		Lokomotivführer.			Feuerleute (Heizer, Lokomotivführer-Lehrlinge).			Zugführer. (Oberschaffner, Oberschaffner).			Packmeister.			
Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl. Thlr.	
. . . . .	—	3	400—433	411	6	200—240	225	—	—	—	—	—	—	33
. . . . .	—	6	360—467	—	7	160—240	—	1	240	—	—	—	—	34a
. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
. . . . .	—	8	343—457	457	8	247	247	2	286—343	—	s. R. 376	—	—	- c
. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35
. . . . .	—	1	700	—	1	280	—	— *	—	—	—	—	—	36
. . . . .	—	4	560	560	4	280—300	290	2	266—320	300	s. R. 376	—	—	37
. . . . .	—	43	572—684	610	30	336—476	400	15	256—285	256	—	—	—	38
. . . . .	—	3	314—400	362	3	200	200	2	257—314	286	—	—	—	39
. . . . .	—	149	641—777	—	4	478	478	30	574—605	—	104	487—573	—	40
2 Ober-Ingenieure	1500—1600	77	600—826	—	77	300—400	—	24	668	668	19	625—658	—	41
12 Ingen., Assist. u. Kanzlisten	1150— 350													42a
1 Bespannungs-Inspektor	1544	—	—	—	—	—	—	10	231	231	s. R. 374	—	—	- b
1 Stellvertr. d. Spez.-Direkt.	1700	180	350—500	—	274	216—300	240	81	260—360	300	53*	240—360	300	43
4 Assistenten u. Schreibgehülf.	305—600													
1 Büreau-Assistent	450	20	630—730	730	20	450—550	500	10	400—500	450	5	400	400	44
. . . . .	—	29	365—600	600	34	250—300	250	8	450—600	600	15	365—600	550	45
. . . . .	—	3	400—514	—	3	229	229	1	400	400	—	—	—	46
. . . . .	—	5	500—600	500	5	220—250	220	2	390—410	—	2	320	320	47
. . . . .	—	4	432—480	—	6	304—340	—	3	320—400	—	—	—	—	48
1 Bevollmächtigter	1500	32	400—550	480	32	275—335	275	19*	300—450	340	5	300—325	300	49
. . . . .	—	18	364—468	468	18	300	300	5	350—400	400	6	300	300	50a
. . . . .	—	18	270—470	420	28	180—240	180	6	300—330	330	6	270—280	280	- b
. . . . .	—	3	300—384	350	4	180—240	180	1	264	—	—	—	—	- c
1 Schreiber d. Betr.-Insp.	300	14	352—627	550	12	214—347	250	8	340—390	380	4	370	370	51
. . . . .	—	6	558 - 712	635	10	321—345	333	2	543	543	2	417	417	52
1 Registrator	400	3	475	475	3	215—275	275	1	420	—	2	370 385	—	53
. . . . .	—	38	312—521	—	35	250—260	—	15	313—375	—	—	—	—	54
. . . . .	—	6	380—600	480	6	270	270	3	320—358	358	3	274—294	294	55
33 Beamte u. Diener d. Betr.-	210—1230	92	330—470	—	130	270—300	—	41	270—330	—	—	—	—	56a
Kassen u. d. Zugförd.-Amts														
37 Beamte und Diener ꝛc. wie	210—1230	102	330 470	—	146	270—300	—	41	270—300	—	—	—	—	- b
vorstehend														
13 desgl.	210—1230	14	330—470	—	26	270—300	—	7	270—330	—	—	—	—	- c
. . . . .	—	5	400—600	560	5	230—290	260	2	460	460	3	260—320	300	57
. . . . .	—	50	314—400	343	50	200—297	228	35	297—353	286	s. R. 376	—	—	58
8 Büreaugehülfen	220—475	69	240—450	240	61	216—265	216	35	240—390	300	23	216—300	240	59
. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60
. . . . .	—	20	400—600	450	20	200—250	240	9	350—450	400	9	250—270	260	61
. . . . .	—	8	651—748	—	8	382	382	4	383—417	—	2	290—360	—	62
. . . . .	—	40	703—843	—	11	337—394	—	9	467	467	—	—	—	63
. . . . .	—	44	525—693	525	44	346—382	346	15	522—582	522	23	343 600	547	64a
. . . . .	—	14	420—570	470	14	280—315	295	7	436—496	496	7	316—334	322	- b
5 Sekretäre, Kalkulatoren ꝛc.	225—500	49	400—500	450	49	275	275	27	300—375	—	—	—	—	65a
1 Büreaudiener	120													
5 Sekret., Kalkulat. u. Kanzlisten	225— 330	16	400—500	450	17	275	275	16	300—375	—	—	—	—	- b

Digitized by Google

(Forts.) II. Bei der

(Forts.) B. Executiver

	I. Staatsbahnen.	376 Schaffner (Kondukteure). Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	377 Bremser. Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	378 Wagenwärter und Wagenschmierer (oder nur angestellte). Anz.	Gehalt. Thlr.	379 Einnehmer (für den Billetverkauf). Anz.	Gehalt. Thlr.	380 Gepäck-Expedienten. Anz.	Gehalt. Thlr.
1	Badische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayersche (u. gepcht. Zwgb.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	62	175—350	225	40	150	150	—	—	—*	—	—*	—
4	Hannoversche	143	254—278	266	117	251	251	13	258—270	21	395—615	7	395—515
5	Main-Neckar	28	215—229	229	L.R. 376	—	—	16	215—229	24	72—513	L.R. 379	—
6	Main-Weser	36*	319—369	331	36*	280—320	292	—	—	14*	324—524	8*	324—524
7	Nassauische	17	310	310	19	300	300	—	—	8	245—360	L.R. 384	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	241	180—250	215	—	—	—	11	180—250	10	300—600	9	300—400
9	„ Ostbahn	78	200—250	225	46	180—250	200	L.R. 377	—	10	300—600	5	240—400
10	„ Saarbrücker (u. Trier)	15	200—250	216	28	180—250	200	„ 377	—	5	300—500	1	350
11	„ Westfälische	15	200—250	225	60	180—250	200	—	—	6	400—525	5	300—400
12	Sächsische östliche	79	250—355	—	—	—	—	—	—	10**	430—687	3*	598—700
13	Sächsische westliche	112	250—520	—	—	—	—	56	229—316	18*	457—694	3*	444—637
14	Württembergische	63	415	415	—	—	—	35	543—560	14	400—514	5	400—514
	II. Privatbahnen												
	a) unter Staatsverwaltg.												
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düsseld. / Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	8	225	225	24	200—240	200	—	—	9	400—525	5	325—375
16	Bergisch-Märkische	16	180—228	216	193	180—204	192	—	—	20	330—500	7	320—370
17	a. Löbau-Zittauer	14	240—290	—	—	—	—	—	—	1*	436	1	493
	b. Zittau-Reichenberger				—	—	—	—	—	1*	490	—	—
18	a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	251	150—240	180	L.R. 376	—	—	—	—	10*	371—600	4	346—400
19	Stargard-Posener	12	175—210	200	37	180—210	200	L.R. 377	—	5*	240—475	3	350—375
20	Rhein-Nahe-E.	8	200—250	220	16	180—250	185	„ 377	—	5	400—550	1	400
21	Wilhelms-Bahn	29	236—306	250	1	266	—	—	—	2	378—428	2	278—328
	b) in Privatverwaltung.												
22	Aachen-Mastrichter	3	344	344	9	304	304	—	—	6*	267—327	1*	347
23	Alberts-Bahn	11	150—180	—	19	150	150	—	—	3	240—250	1	264
24	Altona-Kieler	24*	228—252	228	1	198	—	4	192—320	2	428—675	L.R. 383	—
25	Aussig-Teplitzer	2	210	210	—	—	—	—	—	1	400	1	400
26	Bayerische Ostbahnen	76	343—400	—	36	286—343	—	40	343—400	14	514—571	4	400—457
27	Berlin-Anhaltische	120	180—216	180	L.R. 376	—	—	9	192	3	324—525	4	242—430
28	a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	75	270—300	290	—	—	—	25	240—282	25	400—650	6	260—570
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	52	192—240	192	—	—	—	—	—	8*	400—700	2*	500
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	27	192	192	—*	—	—	14	156	7	400—900	5	180—500
	b. Hinterpommer.	18	192	192	—*	—	—	8	156	—	—	—	—
	c. Vorpommersche	30	192	192	—*	—	—	17	156	5	400	—	—
31	Böhmische Westbahn	11	200—234	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	45	168	168	—	—	—	—	—	8	180—300	3	190—330

Digitized by Google

381		382		383		384			385			386		387		

Transportverwaltung.

Betriebsdienst.

Gepäckwieger u. dergl. angestellte).		Vorsteh. d. Güterbetriebs (Güter-Dirigenten, Ober-Güterinspektoren, Ober-Güterverwalter).		Güterkassen-Rendanten, Buchhalter, Rechnungsführ.		Güter-Expedienten.			Assistenten.			Vorsteher des Verlade-Geschäfts (Güterboden-Inspektoren, Bodenmeister).		Lade- und Wiegemeister.		
Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
—	—	—	—	2	400—700	i. R. 250	—	—	i. R. 350	—	—	1	450	6	225—300	3
07	184—216	5	665—715	3	415—515	21	395—565	465	64	255—415	315	4	372—422	27	262—322	4
4	242	—	—	—	—	18*	400—629	429	i. R. 384	—	—	—	—	—	—	5
3*	221—321	—	—	—	—	11*	424—724	618	26*	274—524	380	—	—	5*	221—321	6
—	—	1	1200	—	—	6	274—571	338	3	223—274	245	—	—	6	208—228	7
2	250	1	1000	3	500—650	18	350—650	500	197	250—300	275	—	—	53	250—350	8
—	—	1	1200	1	600	41	240—650	500	30	240—350	300	—	—	31	240—350	9
—	—	1*	1000	1*	500	29	180—600	360	i. R. 384	—	—	6	180—325	i. R. 384	—	10
—	—	1	1000	—	—	11	350—550	500	18	240—300	300	15	250—350	—	—	11
—*	—	5*	970—1336	2	684—690	9	410—612	—	3	370—400	—	10	275—670	—	—	12
—*	—	4	1000—1390	4	760—890	16	439—636	463	16	366—507	366	29	320—640	3	368—431	13
—	—	—	—	2	400—457	30	400—629	430	94	250—278	264	—	—	—	—	14
—	—	1	1100	—	—	15	400—650	500	13	180—300	240	—	—	15	250—325	15
—	—	1	1050	i. R. 384	—	33	325—650	450	99	180—400	300	—	—	76	180—300	16
—	—	1*	820	—	—	—	—	—	3	325—360	—	2	210—390	—	—	17a
—	—	1*	1100	—	—	1	447	—	2	325	—	2	275—437	—	—	- b
—	—	1	1200	5*	400—700	24*	300—600	450	24*	250—300	275	35*	225—300	i. R. 386	—	18
—	—			1*	475	7*	400—600	500	4*	250—300	275	—*	—	4	250—275	19
—	—	—*	—	—*	—	8	400—650	550	—	—	—	—	—	4	250—350	20
—	—	1	1200	—	—	2	480—620	—	12	216—620	240	—	—	2	250—275	21
—	—	1	640	—	—	4	320—400	360	2	243	243	—	—	4	280—285	22
6	120—168	—	—	1	300	—	—	—	2	216	216	1	200	—	—	23
—	—	—	—	—	—	2	675—740	—	19	196—480	196	10	196—400	57*	168—312	24
—	—	—	—	—	—	2	500—566	533	—	—	—	—	—	2	160—280	25
1*	314—343	1	1542	—	—	9	571—686	—	30	314—343	—	—	—	6	340—385	26
—	—	1	1193	3	430—630	48	242—497	—	i. R. 384	—	—	1	575	18	212—450	27
—	—	2	950—1300	2	500—575	9	400—850	500	59	200—440	360	16	180—300	—	—	28
4	180—240	1*	1200	4*	400—750	12	240—600	400	61*	180—400	240	—	—	16	180—400	29
—	—	—	—	3	700—800	8	400—800	650	49	300—400	350	—	—	20	300—400	30
—	—	—	—	—	—	3	440	440	10	250—300	—	—	—	1	250	- b
—	—	—	—	—	—	6	400—500	400	21	210—250	250	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	2	666—800	1	600	—	—	—	—	—	—	—	—	31
—	—	1	900	—	—	8	240—450	330	15	180—240	180	—	—	13	144—300	32

Digitized by Google

II. Privatbahnen. (Forts.)		376			377			378		379		380	
										(Forts.) II. Bei der (Forts.) B. Executiver			
		Schaffner (Kondukteure).			Bremser.			Wagenwärter und Wagenschmierer (aber nur angestellte).		Einnehmer (für den Billetverkauf).		Gepäck-Expedienten.	
		Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.
33	Brünn-Rossitzer	2	400	400	6	234—268	240	—	—	—	—	—	—
34	Buschtěh-rader a. Kralup-Kladno b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn	7	176—192	—	3	160	—	4 1	136 120	L.R. 384 —	—	4	240—280
35	Frankfurt-Hanauer	9	209—240	240	6	185—247	240	—	—	3	343—373	2	240—343
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37	Glückstadt-Elmshorner	—*	—	—	—	—	—	—	—	2	192	L.R. 384	—
38	Graz-Köflacher	5	260—280	270	8	232	232	—	—	L.R. 349 bis 351	—	—	—
39	Hessische Ludwigs-E.	42	164—171	171	18	142	142	23	142—171	5	400—571	1	571
40	Homburger	4	171	171	4	171	171	—	—	5	257—343	—	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	98	444—530	—	160	429—449	—	—	—	37	587—800	58	587—800
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn b. Pferde-Bahn	50 2	482—513 354	— —	71 2	435 200	— —	— L.R. 389	— —	11 L.R. 343 u. 384	336—600 —	11 L.R. 343 u. 384	350—600 —
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	43	200	200	650	180	180	—	—	17	216—600	21	156—500
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	21	300—350	325	27	250—300	275	—	—	3*	420—520	2*	420—520
45	Leipzig-Dresdener	26	225—350	350	—*	—	—	1	185	5	360—600	9	300—425
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	3	286—316	—	—	—	—	—	—	2	429—543	—	—
47	Lübeck-Büchener	9	260—273	260	—	—	—	2	250	1	420	1	385
48	Lüttich-Maströchter	3	266—292	—	3	240—266	—	—	—	5*	120—320	—*	—
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	59	225—275	240	—*	—	—	—*	—	10	290—850	4	375—412
50	a. Magdeburg-Halberstädter	40	192—240	192	—	—	—	—	—	9*	300—550	1*	400—500
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	9	240—260	260	—	—	—	10	220	4	300—375	1	400
	c. Cöthen-Bernburger	4	172—216	200	—	—	—	—	—	1	230	—	—
51	Mecklenburgische	12	260—274	274	6	190	190	4	200—228	L.R. 385	—	L.R. 385	—
52	Mohacs-Fünfkirchener	3	318	318	12	275	275	1	233	2	300—340	—	—
53	Neisse-Brieger	3	270—290	290	—	—	—	2	210—230	L.R. 384 u. 385	—	L.R. 384 u. 385	—
54	Niederländische Rhein-E.	13	261—313	—	30	188—238	—	10	208—271	11	171—457	4	314—428
55	Niederschlesische Zweigbahn	6	274	274	—	—	—	3	290	2*	250—313	—*	252
56	a Oesterreichische nördliche	48	200—270	—	43	176—200	—	4*	610—770		—		—
	b. Oesterreich. südöstliche	49	200—270	—	67	176—200	—	6*	610—770	in Kol. 350	—	in Kol. 350	—
	c. Wien-Neu-Szönyer	11	200—270	—	10	176—200	—	—	—		—		—
57	Oppeln-Tarnowitzer	2	240	240	—*	—	—	2	300	L.R. 349 bis 351	—	L.R. 349 bis 351	—
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	37	160—228	200	57	160—172	160	35	172—228	9	300—400	3	300—350
	b. Pfälzische Maximiliansb.									4	228—400	—	—
59	Rheinische	61	180—240	180	104	156—195	156	—	—	10	300—550	11	219—400
60	a Südbahn, Oesterreichische												
	b. Nordtiroler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Venetianische u. Südtirol.												
61	Süd-Norddeutsche	18	200—250	200	6	150—170	150	—	—	5*	250—400	1*	250
62	Taunus-Bahn	8	290—360	—	4	290	290	—*	—	8*	360—743	4	378—495
63	Theiß-Bahn	34	340—375	—	27	285	285	15	285	63	420—653	L.R. 379	—
64	a. Thüringische	46	291—315	291	66	260—272	260	—	—	14	252—800	6	372—589
	b Werra-E.	12	272—296	284	21	284	284	—	—	5	373—423	—	—
65	a. Warschau-Wiener	69	225	225	—	—	—	36	180	—	—	2	300—400
	b Warschau-Bromberger	30	225	225	—	—	—	23	180—225	—	—	—	—

Digitized by Google

381	382	383	384	385	386	387	

Transportverwaltung.

Betriebsdienst.

Gepäckwieger (d. h. angestellte).		Vorsteh. d. Güterbetriebs (Güter-Dirigenten, Ober-Güterinspektoren, Ober-Güterverwalter).		Güterkassen-Rendanten, Buchhalter, Rechnungsführ.		Güter-Expedienten.			Assistenten.			Vorsteher des Verlade-Geschäfts (Güterboden-Inspektoren, Bodenmeister).		Lade- und Wiegemeister.		
Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für den Werkstatt Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Werkstatt Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	240	33
—	—	—	—	—	—	4	260—466	—	—	—	—	—	—	2	240	34a
—	—	—	—	—	—	2	400—666	—	—	—	—	—	—	1	466	- b.c
2	167—185	1	1029	1	514	3	400—514	457	15	209—372	250	—	—	4	195—250	35
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36
—	—	—	—	—	—	1	288	—	—	—	—	—	—	—	—	37
—	—	—	—	—	—	3	400—480	450	2	240	240	—	—	3	184—280	38
—	—	1	913	3	457—514	4	368—742	457	23	285—400	285	1	742	16	290—342	39
—	—	—	—	—	—	2	400—457	429	—	—	—	—	—	—	—	40
—	—	1*	2800	20	680—1067	116	333—800	—	—	—	—	23	680—1067	—	—	41
—	—	3	1000—1250	14	590 786	35	432—600	—	34	336—400	400	6	400—800	28	263—463	42a
—	—	i. R. 349	—	3	576—720	3	561	561	4	336—432	432	i. R. 384	—	4	300—396	- b
—	—	1	1600	2	500	24	325—800	475	123	219—400	275	—	—	86	180—260	43
—	—	—	—	—	—	6*	420 720	420	8	320—420	320	2	200—370	1	320	44
—	—	5	500—1150	2	700*	31	300—425	375	i. R. 384	—	—	5	385—450	2	200—225	45
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46
—	—	1	1200	1	365	2	415—715	—	4	290—340	290	—	—	—	—	47
—	—	1	800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48
8*	260—340	—	—	3	425—450	4*	700—875	875	23	225—375	300	15*	200—375	1	350	49
—	—	—*	—	1*	700	5	400—500	—	28*	180—400	240	—	—	8	300	50a
8	48—72	1	1200	—	—	2	400—600	—	7	225—300	250	1	300	5	200—240	- b
—	—	—	—	—	—	1	300	—	3	144—210	200	—	—	1	210	- c
—	—	—	—	—	—	5	400—517	490	12	160—324	250	8	174—258	—	—	51
—	—	—	—	—	—	3	420—480	440	—	—	—	—	—	—	—	52
—	—	—	—	1	385	1	460	—	3	200—260	260	—	—	1	220	53
—	—	2	1478—2256	6	570—739	8	340—625	—	44	114—340	—	—	—	75	250—570	54
—	—	—	—	—*	518	8	200—380	270	4	60—240	200	—	—	4	180—210	55
—	—	in Kol. 349	—	45	390—900	in Kol. 383	—	—	in Kol. 383	—	—	28	300—460	32	210—270	56a
—	—		—	42	390—900		—	—		—	—	33	300—460	24	210—270	- b
in Kol. 350	—		—	5	390—900		—	—		—	—	7	300—460	4	210—270	- c
—	—	i. R. 370	—	—	—	i. R. 349 und 351	—	—	—	—	—	2	120—200	—	—	57
—	—	1	1600	1	600	8	300—685	400	29	228—400	300	—	—	1	460	58a
—	—					5	300—400	353	2	228—300	228	—	—	—	—	- b
—	—	1	1665	8	274 400	7	300—800	400	48	220—450	244	—	—	44	168—264	59
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60
—	—	1	860	—	—	5	300—500	350	4	260—320	270	6	250—350	—	—	61
3	222	1	1086	i. R. 382	—	6	417—600	—	7	255—352	—	5	217—262	i. R. 386	—	62
—	—	2	980—1224	—	—	i. R. 379	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63
—	—	—	—	—	—	9	372—697	372	43	144—570	240	14	257—341	1	280	64a
—	—	1	1000	—	—	3	370—520	370	13	258—318	258	3	258—298	1	258	- b
49	63—144	1	1500	5	225—600	16	375—750	500	16	225—500	300	4	225—300	18	180—300	65a
24	90			4	400—450	9	300—600	—	4	225—300	—	1	300	7	180	- b

Digitized by Google

I. Staatsbahnen.	388		389				390		391	
			(Forts.) B. Executiver Betriebsdienst.				(Forts.) II. Bei der			
	Güterfaktoren und Boten (Frachtbriefträger).		a. Sonstige Beamte.		b.		C. Ma- Ober-Maschinen- und Maschinenmeister.		Zeichner.	
	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.
1 Badische	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—
2 Bayerische (u. gepacht. Zwgb.)	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—
3 Braunschweigische	7	—*	9 Verbandspackmeister	300—325	. . . . .	—	4	400—1200	3	—
4 Hannoversche	—	—	18 desgl.	515—575	. . . . .	—	3	1200—2150	6	1-1½ pro Tag
5 Main-Neckar	5	242	. . . . .	—	. . . . .	—	1	857	—	—
6 Main-Weser	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	3*	800—1200	3*	300—600
7 Nassauische	—	—	2 Verbandspackmeister	420	. . . . .	—	2	686	—	—
8 Preuß. Niederschles.-Märk.	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	4	900—1700	8	300—600
9 „ Ostbahn	—	—	45 Stations-Assistent. II. Klasse	240—350	1 Expedient des Ober-Güter-Verwalters	550	5	800—1800	9	240—500
10 „ Saarbrücker (u. Trier)	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	2*	800—1000	2	375—420
11 „ Westfälische	1	300	. . . . .	—	. . . . .	—	1	1100	1	500
12 Sächsische östliche	4	385—580	127 Kofferträger und Aufsaher	220—300	1 Lagerverwalter 2 Packmeister 1 Assistenten	180 250—390	2*	1296—1807	—	—
13 Sächsische westliche	8	400—530	206 desgl.	205—350	2 Zettelsammler	247—263	6*	675—3492	—	—
14 Württembergische	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	2	914—1027	—	—
II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltg.										
15 Aach.-Düss. a. Aach.-Düssel	15	200	1 Gehrer d. Übergängerverw.	550	. . . . .		1	1200	1	375
Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.			1 Schiff.-Kapitain 2 Steuerleute 14 Matrosen	350—400 120—250	5 Maschinisten 5 Heizer u. Maschinenwärt.	380—425 200—250				
16 Bergisch-Märkische	8	200—210	2 Bahn-Kontroleure	725—800	3 Gehrer des Obermaschinenmeisters	270—420	3	800—1200	7	300—420
17 a. Löbau-Zittauer	1	390	19 Kofferträger und Aufsaher	210—250	. . . . .	—	1*	870	—	—
b. Zittau-Reichenberger	1	420	14 desgl.	212—320	. . . . .	—				
18 a. Oberschlesische	—	—	1 Güt.-Kass.-Kontrol. 2* Sekretaire d. Ober-Güterverwalters	551 217—650	74* Expeditions-Diätare	240	2*	1200—1800	4	270—500
b. Breslau-Posen-Glogauer										
19 Stargard-Posener	—	—	. . . * . .	—	. . . . .	—	1	1000	1	400
20 Rhein-Nahe-E.	—	—	2 Schiffs-Kapitaine	400*	12 Pers. Schiffspersonal	192*—350*	1*	800	1	246
21 Wilhelms-Bahn	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	1	1100	1	220
b) in Privatverwaltung.										
22 Aachen-Mastrichter	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	1	—	—	—
23 Alberts-Bahn	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	1	500	—	—
24 Altona-Kieler	2	192	1 Güterexpedient	400	8 Zugschaffer	280	1	1245	1	450
25 Aussig-Teplitzer	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—
26 Bayerische Ostbahnen	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	3*	972—2000	1*	686
27 Berlin-Anhaltische	—	—	1 Güterverwalter	900	1 Güterexpedit.-Vorsteher	800	1	1950	2	250
28 a. Berlin-Hamburger	10	180—280	2 Billet-Trucker	250—300	. . . . .	—	2	1450	—	—
b. Hamburg-Bergedorfer										
29 Berlin-Potsdam-Magdeburg	4	180	. . . . .	—	. . . . .	—	1	1200	2	325—400
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn	2	180	2 Güterbegleiter	180—240	. . . . .	—	2*	1200—2300	—	—
b. Hinterpommer.	—		. . . . .	—	. . . . .	—	1	1400	—	—
c. Vorpommersche			. . . . .	—	. . . . .	—	1	1200	—	—
31 Böhmische Westbahn	4	200—240	. . . . .	—	. . . . .	—	2*	800—933	2	246
32 Breslau-Schweidnitz-Freiburg	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	2	730—1235	—	—

Digitized by Google

392	393	394	395	396

Transportverwaltung.

schienen- und Wagenverwaltung.

Buchhalter, Rechnungsführer u. Materialienschreiber.		Werkführer (Werkmeister).		Maschinenwärter u. Maschinenputzer (b. h. angestellte).		Wagenmeister (Wagenrevisor, Schirrmeister).		a. Sonstige Beamte.		b. Sonstige Beamte.		
Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	2
5	250—450	10	280—425	—	—	2	225—325	1 Wagenverwalter . .	500	3 Wagenkontrolleure . .	300—400	3
24	240—510	—	—	—	—	—	—	16 Maschinenmstr., Maschin.- u. Wagenbau-Verwalter	550—850	4 Portiers . . . 2 Nachtwächter . .	186—218 / 140—149	4
4	343—400	5	400—800	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	5
3*	400—700	5*	250—600	—	—	6	221—421	2 Material-Aufseher . . 1* Pförtner . . .	170—290 / 144	3 Kalkulatoren 1* Werkführer, Rechnungs-Gehülfen und Expedienten	300—500 / 240—400	6
6	172—275	4	400—514	5	185—308	—	—	1 Portier der Werkstätte .	186	1 Büreaudiener der Werkstätte	186	7
36	300—700	4	360—600	—	—	—	—	1 Portier	225	1 Vorsteher d. Central-Werkstätte u. Material-Verwalt.	700	8
29	240—650	11	360—600	9	200—275	13	240—350	3 Portiers . . . 5 Nachtwächter . .	150—250 / 120—150	1 Werkstattschreiber . .	180—300	9
3	400—600	3	500 - 625	2	200—300	3	240—300	1* Vorsteher d. Wagenkontrole	700	5* Eisenbahn-Sekretäre (Kalkulatoren)	270—500	10
7	300—550	4	400—550	3	250	4	300	1 Werkstätten-Vorsteher .	700	2 Portiers u. Büreaudiener / 1 Nachtwächter	225 / 150	11
5	350—700	3	754—888	14	180—214	18	250—300	8 Wagenpntzer u. Schmierer	180—200	1 Dampfmaschinenwärter .	180	12
9	350—800	8	450—1236	20	225—368	19	248—424	1 Wagen-Kontrol Büreau-Vorstand / 1 Expedient desselben	700 / 350	1 Aufwärter . . . 1 Hausmann . . .	243 / 218	13
7	206—543	9	457—657	—	—	1	914	2 Werkstatt-Portiers . .	220	. . . . .	—	14
1	600	5	450—600	2	225—230	6	250—400	2 Betriebs-Sekretäre . / 1 Kanzlist . . .	475 / 375	1 Materialienausgeber .	300	15
18	240—500	10	325—500	—	—	17	180—334	4 Werkstätten-Vorsteher . 8 Kanzlisten . . 17 Rangirer . .	500—600 / 150—325 / 200—240	18 Maschinenheiz, in d. Werkst. 6 Büreaudien. u. Nachtwächter	216—252 / 144—204	16
—	—	—	—	1	206	3	225—275	2 Dampfmaschinenwärter .	180	. . . . .	—	17 a
						2	250—275	. . . . .	—	. . . . .	—	- b
19	400—650	13	500—700	—	—	—	—	6 Büreau-Diätare . . / 1 Kanzlist . . . / 5 Büreaudiener .	240—300 / 375 / 195	3 Nachtwächter . . . 1 Portier	135—195 / 205	18
1	500	4	400—650	—	—	—	—	5 Betriebs-Sekretäre . / 4 Wächter u. Portiers .	550 / 150—205	1 Büreau-Assistent . .	219	19
2	400	2	400	3	180—250	1	250	. . . . .	—	. . . . .	—	20
3	180—360	3	400—550	1	192	4	216—240	1 Nachtwächter. . .	96	. . . . .	—	21
2	240—266	2	379—400	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	22
1	350	1	500	—	—	4	180—250	. . . . .	—	. . . . .	—	23
2	396	3	432—900	8	168—192	6	216—288	. . . . .	—	. . . . .	—	24
—	—	1	733	1	280	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	25
5	286—343	11	571—686	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	26
4	304—525	4	430—525	—	—	8	225—324	1 Oberwerkführer . . / 1 Ober-Lokomotivführer .	630 / 525	1 Büreaudiener . .	228	27
10	250—575	5	525—775	—	—	3	400—485	2 Werkstätten-Portiers .	200—220	3 Nachtwächter d. Werkstätten	196—200	28
8	180—500	6	540—600	—	—	2	400—450	1 Vorsteher der Wagenwerkstatt	1200	1 Portier	210	29
8	240—450	3	400—450	—	—	5	156—500	5 Wagenaufschreiber .	240—300	2 Portiers u. Nachtwächter / 1 Bote . . .	144—180 / 180	30a
6	180—350	4	350—530	—	—	3	300—400	1 Portier . . .	168	1 Nachtwächter . .	156	- b
3	240—400	3	350—500	—	—	5	300	1 Portier und Wächter .	144	. . . . .	—	- c
—	—	1	533	8	240—266	2	333	2 Wagenaufseher . .	266	. . . . .	—	31
4	180—300	—	—	38	150—180	—	—	1 Vorsteh. d. Wagen-Kontrole	540	5 Assistenten in der Wagen-Kontrole	180—240	32

Digitized by Google

II. Privatbahnen. (Forts.)	388		389				390		391	
			(Forts.) B. Executiver Betriebsdienst.				(Forts.) II. Bei der Ma-			
	Güterfaktoren und Boten (Frachtbriefträger).		a. Sonstige Beamte.		b.		C. Ober-Maschinen- und Maschinenmeister.		Zeichner.	
	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.
33 Brünn-Rossitzer	—	—		—		—	—	—	—	—
34 Buschtěhrader a. Kralup-Kladno	—	—		—		—	—	—	1	467
34 Buschtěhrader b. Prag-Weyhybka	1	112					—	—	—	—
34 Buschtěhrader c. Pferde-Bahn										
35 Frankfurt-Hanauer	2	230–310	2 Wagen-Kontroleure	209		—	1	800	1*	371
36 Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—		—		—	—	—	—	—
37 Glückstadt-Elmshorner	—	—	7 Kofferträg. u. Packer	168		—	1	900	—	—
38 Graz-Köflacher	1	240		—		—	1	480	1	300
39 Hessische Ludwigs-E.	31	246–260		—		—	2	857–1372	2	309–416
40 Homburger	—	—		—		—	—	—	—	—
41 Kaiser Ferdinands-Nordb.	10	391	24 Expeditoren und Oberexpeditoren	920–1400	22 Aufpasser	391	3*	1533–2467	7	447–600
42 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	18	263–360	2 Stations-Kassirer	600	17 Kanzleidiener	263–360	3	1293–1850	5	518–650
42 Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	2	250–353	21 Personen-Kutscher 197 Lastfranop.-Kutsch. 2* Güter-Inspekt. u. Zoll-Deklaranten	195 192	14 Stallknechte	165–240				
43 Köln-Mindener (u. Gießener)	66	180–325		360–700	12 Güterschaffner	260	7	1000–2300	7	244–610
44 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	—	—	—	—	1*	1500	2*	600
45 Leipzig-Dresdener	6	450–550	1 Kassen-Assistent	500	86 Oberpacker, Packer u. Kofferträger	175–300	1	1500	1	400
46 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—		—		—	—	—	—	—
47 Lübeck-Büchener	—	—		—		—	1	820	—	—
48 Lüttich-Maestrichter	—	—		—		—	1	533	—	—
49 Magdeb.-Köth.-Halle-Leipz.	3	168–240	2 Einnehm.-Assistenten	315		—	1	2000	—	—
50 a. Magdeburg-Halberstädter	—	—		—		—	1	1200	—	—
b. Magdeb.-Wittenbergesche	2	200–240	2 Ober-Arbeiter	240		—	1	1200	—	—
c. Cöthen-Bernburger	—	—		—		—	—	—	—	—
51 Mecklenburgische	—	—		—		—	1	1240	—	—
52 Mohacs-Fünfkirchener	1	200		—		—	—	—	—	—
53 Neisse-Brieger	—	—		—		—	1	750	—	—
54 Niederländische Rhein-E.	18	63–325	14 Schiffer	270–365	20 Stallmeister und Frachtführer	240–570	2	683	—	—
55 Niederschlesische Zweigbahn	—	—		—		—	1	1130	1	240
56 a. Oesterreichische nördliche	7	210–270	2 Amtsdiener	210–270		—	3	1230–2330	s. 392	—
b. Oesterreich. südöstliche	7	210–270	6 Amtsdiener	210–270		—	2	1230–2330	s. 392	—
c. Wien-Neu-Szönyer	4	210–270		—		—	1	1230–2330	s. 392	—
57 Oppeln-Tarnowitzer	—	—		—		—	1	960	1	140
58 a. Pfälzische Ludwigsbahn	1	360	5 Obmänner auf den Güterböden	228		—	3	1130–1400	—	—
b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—				—				
59 Rheinische	52	144–240	38 Rangiermeister u. Gehülfen	180–252	11 Wagen-Revirer	180–208	4	750–1500	4	244–360
60 a. Südbahn, Oesterreichische										
b. Nordtiroler	—	—		—		—	—	—	—	—
c. Venetianische u. Südtirol.										
61 Süd-Norddeutsche	—	—		—		—	1	1600	2	250–400
62 Taunus-Bahn	—*	—	10* Beamte der Trajekt-Anstalt	212–566	1* Betriebs-Kontroleur	510	2	872	—*	—
63 Theiß-Bahn	—	—		—		—	2	1224–1960	—	—
64 a. Thüringische	—	—	6 Fracht-Kassirer	257–341	1 Steuer-Deklarant	214	2	798–2577	—	—
b. Werra-E.	—	—		—		—	1	900	—	—
65 a. Warschau-Wiener	2	90–120	1 Sekretair d. Ober-Güterverwalters	450		—	1	1500	5	360–500
b. Warschau-Bromberger	2	90–120								

Digitized by Google

392		393		394		395		396				

Transportverwaltung.

schinen- und Wagenverwaltung.

Buchhalter, Rechnungsführer u. Materialienschreiber.		Werkführer (Werkmeister).		Maschinenwärter u. Maschinenputzer (d. h. angestellte).		Wagenmeister (Wagenrevisor., Schirrmeister).		a. Sonstige Beamte.		b. Sonstige Beamte.		
Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	
1	200	1	534	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	33
—	—	1	840	1	210	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	34a
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	- b - c
1	286	1	400	1	188	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	35
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	36
—	—	—	—	1	168	2	192	. . . . .	—	. . . . .	—	37
—	—	1	400	2	200—264	1	400	. . . . .	—	. . . . .	—	38
6	309—457	4	400—572	—	—	5	300—400	1 Chef der Wagen-Kontrole 15 Wagen-Kontrol-Gehilfen	650 245—340	1 Ingenieur	514	39
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	40
25	680—1067	27	680—1533	—	—	30	471—745	2 Heizbaumeister . . . 11 Ober-Ingenieur . .	2067 1533	1 Assistent . . . . . 1 Kanzleidiener	967 400	41
9	336—550	5	500—700	24	288—400	16	311—519	5 Ingenieure . . . . 15 Heizbaumeister . . .	1050—1150 623—750	7 Werkstätten-Aufseher . 9 Magazin-Aufseh. u. Diener	384—500 262—362	12a
		2	480—672	—	—	2	225—346	11 Zbiereraft . . . . . 11 Kurschmied	650 383	2 Werftplatz-Magazin-Aufseher 2 Hafer-Magazin-Aufseher	281 300—440	- b
39	244—750	42	240—1100	12	220—240	18	360—530	1 Vorst. d. Wagenverwaltung	1800	35 Wagen-Rangirer . .	200—260	43
8*	250—600	3*	450—600	—	—	6*	270—420	1* Büreaudiener . . .	190	. . . . .	—	44
1	500	8	440—650	2	185—200	11	300—350	4 Schirrmeister - Assistenten	250—300	3 Wagen-Kontrol. u. Wieger	200—220	45
—	—	2	229	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	46
1	375	1	468	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	47
—	—	—	—	—	—	1	410	. . . . .	—	. . . . .	—	48
3	235—485	6	400—500	1	220	5	200—475	11 Maschinen-Ingenieur . 11 Materialien-Aufseher .	800 375	1 technischer Assistent 3 Portiers u. Büreaudiener	325 150—168	49
2	350—400	3	550—600	—	—	1	300	1 Wächter	180	. . . . .	—	50a
2	250—400	2	450—550	—	—	4	300	. . . . .	—	. . . . .	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	- c
1	372	1	650	14	152—182	K. 373	—	57 Wagenschieber . . .	134—206	1 Lampenputzer	147	51
1	400	1	770	3	280—300	1	380	. . . . .	—	. . . . .	—	52
1	180	—	—	—	—	1	315	. . . . .	—	. . . . .	—	53
8	171—396	3	714—828	19	188—260	2	343—428	3 Aufseher der Werkstätte .	400—571	5 Wagen-Rangirer . . .	285—428	54
3	168—200	2	300—360	—*	—	1	170	. . . . .	—	. . . . .	—	55
22	390—1360	11	680—900	12	270—300	6	390—610	6 Amtsdiener	210—270	. . . . .	—	56a
22	390—1360	10	680—900	17	270—300	5	390—610	2 Amtsdiener	210—270	. . . . .	—	- b
1	390—1360	1	680—900	5	270—300	2	390—610	1 Amtsdiener	210—270	. . . . .	—	- c
3	150—280	1	450	1	180	—	—	1 Büreaudiener	108	1 Nachtwächter	108	57
5	228—320	3	460—600	—	—	1	256	2 Werkstatt-Portiers . .	228—256	. . . . .	—	58
21	244—650	8	400—750	—	—	17	244—380	2 technische Aufseher des Maschinen-Personals . 11 Büreaudiener . . .	188—520 180	1 Werkstatt-Aufseher . . 2 Nachtwächter	300 192	59
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	60
3	300—650	3	400—800	—	—	3	280—400	. . . . .	—	. . . . .	—	61
K. 393	—	1	475	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	62
6	530—818	9	653—818	3	322	8	344—583	. . . . .	—	. . . . .	—	63
10	180—550	6	460—677	—	—	3	260—334	11 Obermaschinenmeister . . 11 Wiegemeister der Werkstätte	760 240	2 Portiers und Wächter der Werkstätte	142—190	64a
1	400	3	460	—	—	3	267—500	. . . . .	—	. . . . .	—	- b
16	225—500	11	450—750	1	225	13	180—500	11 Wagen-Kontroleure . 11 Nachtwächter	200—270 225	3 Büreaudiener . . . . 5 Dampfpumpen-Aufseher	150 225	65a
		3	540—1000	—	—	3	200—270	. . . . .	—	. . . . .	—	- b

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	397	398	399	400	401	402		403		404	
		(Forts.) II. Bei der Transportverwaltg.					III. Bei der					
		D. Werkverrichtungen gegen Tagelohn.					A. Haupt- (oder					
		Anzahl der von den Arbeitern verrichteten Tagewerke.	Tagelohn dafür im Ganzen.	Auf eine Raumeinheit kommen durchschnittlich.	Täglicher Lohn.	Durchschnittl. Dauer eines Tagewerks.	Büreau-Chefs (General-Sekretaire ꝛc.).		Sekretaire, Expedienten und Assistenten.		Registratoren und Registratur-Assistenten.	
							Anz.	Gehalt.	Anz.	Gehalt.	Anz.	Gehalt.
			Thlr.	Sgr.	Sgr.	Stunden.		Thlr.		Thlr.		Thlr.
1	Badische	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	—
2	Bayersche (u. gepcht. Zwgb.)	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	205 410	119 006	18,79	durchschn. 17,38	11	1	800	4	500—700	3	500—600
4	Hannoversche	—	—	—	10—20	11	—	—	3	480—850	3	300—800
5	Main-Neckar	136 309	80 488	28,15	14—30	12	1	857	1	458	1	686
6	Main-Weser	120 552	82 756	17,44	12—34	12	—	—	4	500—900	2	400—700
7	Nassauische	49 209	32 806	7,25	10—30	11*	2	457—857	2	457—857	1	457
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	604 833	449 961	30,11	10—25	10	1	1000	4	650—800	3	550—650
9	„ Ostbahn	455 000	276 801	19,88	12—27½	10	1	900	4	550—800	8	240—700
10	„ Saarbrücker (u. Trier)	133 590	83 058	17,52	durchschn. 18,65	11	1*	900	4*	425—900	2*	500—600
11	„ Westfälische	93 557	71 115	19,44	9—30	12	1	900	12	240—800	2	450—650
12	Sächsische östliche	251 111	108 852	21,29	10—25	12	—	—	4	350—700	2	500—700
13	Sächsische westliche	264 075	125 554	10,14	12—15	15	—	—	3	350—700	2*	500—975
14	Württembergische	—	230 518	17,77	13,14—30	11	—	—	14	313—571	3	313—514
	II. Privatbahnen											
	a) unter Staatsverwaltg.											
15	Nach.-Düss. Ruhrorter: a. Nach.-Düssel. b. Ruhrort-Crf.	75 500	46 135	13,21	15—35	10	1	900	2	700	3	400—650
16	Bergisch-Märkische	506 540	351 765	30,36	15—30	10	1	800	11	270—650	8	250—525
17	a. Löbau-Zittauer	15 759	7202	14,75	10—25	14	—	—	—	—	—	—
	b Zittau-Reichenberger	27 500	12 487	29,41	12—25	15	—	—	—	—	—	—
18	a. Oberschlesische	—	264 998	20,43	14—30	11	1	1100	53	500—900	5	400—700
	b. Breslau-Posen-Glogauer											
19	Stargard-Posener	—	40 951	18,28	10—30	11						
20	Rhein-Nahe-E.	59 130	36 978	12,32	durchschn. 18,75	11	—*	—	—*	—	—*	—
21	Wilhelms-Bahn	74 571	49 452	25,53	10,58—21,92	12	—	—	1	450	1	300
	b) in Privatverwaltung.											
22	Aachen-Mastrichter	23 700*	12 703*	8,23	12—20	11	1	506	—	—	L.R. 402	—
23	Alberts-Bahn	6955	2851	2,49	11—15	12	—	—	—	—	1	400
24	Altona-Kieler	54 846	38 308	16,21	15—39	11	1	1110	2	360—600	—	—
25	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	—	—	1	666	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	—*	—	—	—	—	—	—	1*	800	2	286—629
27	Berlin-Anhaltische	95 465	69 331	10,64	—	—	1	900	2	384—474	4	324—1000
28	a. Berlin-Hamburger	342 370	235 044	27,14	12,5—27,5	10	3	700—1100	5	350—465	1	450
	b Hamburg-Bergedorfer						1*	1620	1	400	L.R. 403	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	120 600	81 595	16,36	5—30	10	1*	1000	1*	800	2*	500
30	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn	231 280	126 145	31,37	14,68—38,40	12	—	—	2	700	4	300—400
	b. Hinterpommer	115 662	59 136	28,21	10—35	12						
	c. Vorpommersche	101 869	48 827	15,93	13—35	12						
31	Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—	1	3000	1	633	1	400
32	Breslau-Schweidnitz-Freib	38 724	25 826	6,13	12—30	10	L.R. 420	—	—	—	1	300

Digitized by Google

405		406		407		408		409		410		

allgemeinen Verwaltung.

Central-) Büreau. | **B. Kontrol-Büreau** (Revision u. Feststellung der Rechnungsbeläge u. Betriebs-Einnahmen.)

Kanzlisten.		Büreaudiener.		Sonstige Beamte.		Vorsteher des Kontrol-Büreaus.		Kontroleure (Revisoren, Kalkulatoren).		Assistenten.		
Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	
—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	2
5	300—350	4	275—300	2 Statistiker . .	250—600	1	700	14	400—500	4	250—350	3
3	300—480	2	298—368	1 Obergeichner . .	600	4	850—900	34	280—750	—	—	4
2	342—400	1	286	. . . . .	—	—	—	5	514—686	—	—	5
8	250—500	4	236—336	5 Revisoren . . .	400—600	L.-R. 369	—	6	400—600	17	250—350	6
				1 Statistiker u. 1 erster Revisor	500—800							
1	286	2	228—286	. . . . .	—	2	857	8	286—571	7	286—571	7
6	250—500	3	216—245	3 Journalisten . .	400	1	1000	27	500—900	36	240—400	8
17	216—500	4	200—275	7 Statistiker . . .	500—900	—	—	40	500—900	20	240—400	9
				14 Assistenten d. techn. Büreaus	240—400							
7*	250—425	3*	180—300	1* Journalist . . .	420	3*	600—850	15*	500—700	7*	300—420	10
				3* Statistiker . . .	300—500							
6	240—440	2	250	1 Eisenbahn-Baumeister	800	1	800	6	525—800	7	240—360	11
				1 Billetdrucker . .	300							
2	300—350	1	300	2* Kassenrevisoren . .	850—1000	—*	—	—*	—	—*	—	12
				1 Rechnungsf. d. Unterstützgsk.	650							
2	300—350	2	308	1 Archivar . . .	600	1	1000	8	350—450	1	650	13
				1 Zeichner . . .	375							
5	250—400	2	191—243	2 Statistiker . . .	371—743	1	629	—	—	22	278—371	14
5	240—425	2	225—240	1 Kanzlei-Vorsteher .	500	3	750—800	14	350—700	—	—	15
				1 Aktenheister . .	240							
9	240—475	3	192—250	1 Kanzlei-Vorsteher .	500	4	550—750	14	360—675	25	180—450	16
—	—	—	—	. . . * . .	—	—	—	—	—	—	—	17a
—	—	—	—	. . . * . .	—	—	—	—	—	—	—	- b
19	150—492	6	150—350	1 Vorsteher d. techn. Büreaus	900	2	800	L.-R. 403	—	L.-R. 403	—	18a
				1 Vorsteher d. statist. Büreaus	900							- b
												19
—*	—	—*	—	. . . * . .	—	—*	—	—*	—	—*	—	20
3	180—250	1	200	. . . . .	—	2	700	3	300—600	5	240—360	21
1	320	—	—	2 Kastellane . . .	133—192	L.-R. 382	—	7	320—400	1	240	22
—	—	1	250	. . . . .	—	1	600	—	—	2	216—240	23
2	240—300	1	286	1 technischer Assistent des ausführenden Direktors	1320	1	1110	2	540—675	3	274—300	24
3	300	2	168—200	. . . . .	—	—	—	3	433—566	—	—	25
5	286—314	4	228—257	. . . . .	—	1	1144	8	457—571	10	286—314	26
3	258—377	3	242—300	. . . . .	—	1	800	18	240—525	L.-R. 409	—	27
4	250—465	5	212—312	. . . . .	—	1	1550	6	300—1100	20	275—440	28a
L.-R. 403	—	1	250	. . . . .	—	—	—	L.-R. 403	—	—	—	- b
10	120—400	2*	180—240	. . . . .	—	1*	1000	—	—	22*	120—700	29
7	200—300	3	240—348	1 Amtsgehülfe des Direktors	1800	2	900—1100	—	—	21	240—650	30
				1 Registrat.- u. Kanzlei-Vorst.	1200							
2	333—400	1	240	2 Residenten . .	533	1	1333	2	533	9	333—533	31
3	180—300	2	168	. . . . .	—	2	600—850	—	—	15	180—360	32

Digitized by Google

II. Privatbahnen. (Forts.)	397	398	399	400	401	402		403		404	
	(Forts.) II. Bei der Transportverwaltg.					III. Bei der					
	D. Werkverrichtungen gegen Tagelohn.					A. Haupt- (oder					
	Anzahl der von den Arbeitern verrichteten Tagewerke.	Tagelohn dafür im Ganzen.	Auf eine Nutzmeile kommen durchschnittlich.	Täglicher Lohn.	Durchschnittl. Dauer eines Tagewerks.	Büreau-Chefs (General-Sekretaire ꝛc.).		Sekretaire, Expedienten und Assistenten.		Registratoren und Registrirens Assistenten.	
		Thlr.	Sgr.	Sgr.	Stunden	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thl.
33 Brünn-Rossitzer	8126	6713	50,21	16—30	10	1	1000	—	—	1	574
34 Buschtěhrader a. Kralup-Kladno	—	—	—	—	—						
b. Prag-Wejhybka	3117	1247	—	10—15	10	L.R. 368	—	2	600—900	1	600
c. Pferde-Bahn											
35 Frankfurt-Hanauer	15 120*	7050	6,24	12,57—17,14	15	1	1171	2	250—278	—	—
36 Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	—
37 Glückstadt-Elmshorner	3600	2485	10,29	—	11	—	—	—	—	—	—
38 Graz-Köflacher	23 109	15 329	28,34	14—28	10	1	1400	—	—	1	450
39 Hessische Ludwigs-E.	104 229	63 040	10,92	15—26	11	3	571—628	3	313—370	1	511
40 Homburger	8831	5004	10,26	15—24	10	—	—	1	451	—	—
41 Kaiser Ferdinands Nordb.	1 059 034	776 352	44,56	12—32	10	2	4000—7666	2	—	1	1233
42 Kaiserin a. Lotom-Bahn	157 476	119 239	11,78	15—32	11	4	1450—2154	18	500—850	10	450—6
Elisabeth b. Pferde-Bahn	16 500	10 605	—	15—22	13						
43 Köln-Mindener (u. Gießener)	1 056 095*	545 771	24,38	15,50	12	1	1100	19	305—780	6	305—7
44 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	134 100	58 250	17,79	10—22,5	12	—	—	2	600—1000	2	400—6
45 Leipzig-Dresdener	—*	—	—	—	—	1	800	5	330—400	1	530
46 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	2190	1241	4,40	17	12	—	—	—	—	—	—
47 Lübeck-Büchener	—	—	—	—	—	1	700	L.R. 404	—	1	350
48 Lüttich-Maestrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	282 034	178 978	43,23	5—20	13	1	1100	2	500 - 825	2	450—5
50 a. Magdeburg-Halberstädter	81 000	51 947	19,09	5—25	10	—*	—	1*	500—800	—*	—
b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	1	600	1	400	—	—
c. Cöthen-Bernburger	6908	3047	9,54	5—17,5	12	—	—	1	400	—	—
51 Mecklenburgische	9855	3003	1,42	4 1/2—14	12	1	684	—	—	—	—
52 Mohacs-Fünfkirchener	10 308*	7977*	14,59	18—40	10	L.R. 408	—	—	—	—	—
53 Neisse-Brieger	18 200	7780	18,67	8—20	10	1	1200	—	—	1	450
54 Niederländische Rhein-E.	16 042	9581	1,83	17,48—25,02	12	2	1028—2857	3	286—514	4	114—1
55 Niederschlesische Zweigbahn	24 832	12 297	14,02	9—25	10	—	—	—	—	2	150—4
56 a Oesterreichische nördliche	246 497	106 278	10,68	10—26	12						
b. Oesterreich. südöstliche	265 651	124 548	12,18	10—26	12	48*	1000—9000	L.R. 404	—	343*	500—5
c. Wien-Neu-Szönyer	67 029	33 515	24,25	10—26	12						
57 Oppeln-Tarnowitzer	16 408	8343	10,79	8—30	11 1/2	—	—	2	420—550	—	—
58 a. Pfälzische Ludwigsbahn	112 571	85 772	14,33	8—30	12	1	914	—	—	1	484
b. Pfälzische Maximiliansb	26 142	15 918	9,20	8—30	12						
59 Rheinische	265 102	168 171	14,71	12—45	12	1	1000	9	300—750	5	505—6
60 a Südbahn, Oesterreichische											
b. Nordtiroler	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	—
c. Venetianische u. Südtirol.											
61 Süd-Norddeutsche	—	—	—	—	—	1	1400	2	300—500	—	—
62 Taunus-Bahn	—*	44 450	28,84	14—30	11—14	1	1140	6	371—600	L.R. 403	—
63 Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	L.R. 369	—	1	2074	—	—
64 a. Thüringische	163 181*	73 537	9,95	8—20	12	1	1100	7	300—700	7	240—3
b. Werra-E.	—*	—	—	—	—	1*	600	1	600	3	240—3
65 a Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	1	2000	11	400—750	6	360
b Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—						

Digitized by Google

405	406	407	408	409	410	

allgemeinen Verwaltung.

Central-) Büreau.					B. Kontrol-Büreau (Revisten u. Feststellung der Rechnungsbeläge u. Betriebs-Einnahmen).						
Kanzlisten.		Büreaudiener.		Sonstige Beamte.	Vorsteher des Kontrol-Büreaus.		Kontroleure (Revisoren, Kalkulatoren).		Assistenten.		
J.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	
–	—	1	200	. . . . .	—	1	766	1	400	1	320	33
–	—	1	240	. . . . .	—	—	—	1	667	—	—	34
–	—	1	206	. . . . .	—	—	—	1	486	1	250	35
–	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	36
–	—	—	—	. . . . .	—	—	—	1	600	1	192	37
–	—	1	240	1 Amts-Ingenieur .	1050	1	1250	1	750	1	450	38
5	171—228	3	188—252	. . . . .	—	2	800	2	412—685	20	171—368	39
–	—	1	250	. . . . .	—	—	—	1	450	—	—	40
8	453—800	10	366—400	1 Liquidator . . 1 Central-Expeditor .	1533 1400	2*	2067—2800	18	1067	23*	700—967	41
0	350—400	14	313—363	1 Geometer . . 1 Grundeinlösungs-Kommissar	963 1000	3*	1250—2500	25	550—1050	16	350—500	42
5*	180—500	7	182—240	1 Substitut d. Spezial-Direkt. 6 Statistiker und Gehilfen	1500 244—610	2*	700—1000	14	400—750	17	305—425	43
5	350—450	1	400	1 Kanzlei-Vorstand .	550	1	800	7	450—700	1	300	44
–	—	2	225	. . . . .	—	1	800	4	450—500	10	360—425	45
–	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	46
–	—	1	215	. . . . .	—	s. A. 402	—	—	—	4	350—450	47
2	266—480	2	240—256	. . . . .	—	1	960	—	—	4	133—426	48
4	275—325	2	204—290	. . . . .	—	1	1100	2	575—625	12*	300—475	49
8	200—400	1*	240	. . . . .	—	—*	–	—	—	12*	120—700	50a
2	225—300	1	240	. . . . .	—	1	700	—	—	4	250—400	- b
–	—	—	—	. . . . .	—	1	600	—	—	—	—	- c
4	240—312	1	220	. . . . .	—	1	600	6	216—500	3	90—180	51
2	240	1	250	. . . . .	—	1	1250	—	—	2	420	52
1	180	1	225	. . . . .	—	—	—	1	550	—	—	53
4	114—171	1	296	. . . . .	—	1	1714	5	457—685	27	114—571	54
1	150	1	180	2 Kalkulatoren (f. Maschinen- und Wagen-Statistik)	240—270	1	600	4	180—240	1	180	55
404	—	41*	264—360	14 Personen als Hausdienstpersonal der Gen.-Direktion rc.	192—310	1	1200	77	334—1000	s. A. 409	—	56
1	230	2	133—135	. . . . .	—	s. A. 370	—	—	—	3	240—300	57
4	228—353	3	200—258	1 Kanzlei-Vorsteher .	914	2	686—914	21	228—428	—	—	58
1	180—400	5	180—216	5 Statistiker und Assistenten 1 Kanzlei-Vorsteher .	240—840 400	1	800	8	500—600	26	220—400	59
–	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	60
–	—	2	330	1 Direktor . . .	4000	2	700	—	—	6	300—500	61
103	—	1	249	. . . . .	—	1	630	4	358—600	—	—	62
3	504—672	6	252	. . . . .	—	—	—	14	672—1008	2	504—588	63
4	180—240	2	230—290	1 Kanzlei-Vorsteher . 1 Aktenheber .	400 156	3*	557—800	1*	650	31	240—550	64
1	240	1	230	2 Kalkulatoren . 1 Revisor des Verwaltungsgr.	350—400 600							
5	225—300	9	120—225	1 Kanzlei-Vorsteher . 1 Vorsteher der technischen Abtheil. 1 Steuererheber-Inspektion . 3 technische Revisoren . 1 Zeichner . . .	1500 1200 600 450—600 450	2	900	8	300—700	11	225—600	65

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	411 (Forts.) B. Kontrol-Büreau ꝛc. Sonstige Beamte. Anzahl.	Gehalt. Thlr.	412 Haupt-Rendanten. Anz.	Gehalt. Thlr.	413 (Forts.) III. Bei der C. Haupt- (oder Central-) Buchhalter. Anz.	Gehalt. Thlr.	414 Kassen-Assistenten und Kassenschreiber. Anz.	Gehalt. Thlr.	415 Kassendiener. Anz.	Gehalt. Thlr.
1	Badische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gepacht. Zwgb.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	—	—	1	1300	3	500—700	3	250—450	2	250–275
4	Hannoversche	—	—	1	1400	5	260—650	—	—	2	238–368
5	Main-Neckar	—	—	3*	914	—	—	—	—	—	—
6	Main-Weser	—	—	3	800—1100	2	500—800	2	400—600	1	336
7	Nassauische	—	—	—*	—	—	—	—	—	—	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	—	—	1	1800	5	600—900	10	275—375	2	240–260
9	„ Ostbahn	—	—	1	1100	5	500—900	3	400—420	2	200–300
10	„ Saarbrücken(u.Trier)	—	—	1*	1100	4*	600—700	4*	300—400	1*	275
11	„ Westfälische	1 Kassenrevisor	650	1	1000	2	650—750	7	240–350	1	275
12	Sächsische östliche	—	—	1*	1300	2	800—1050	12*	350—700	2	318–358
13	„ westliche	—	—	1*	1400	1	1000	5*	400—700	2	343–358
14	Württembergische	—	—	1	914	1	571	3	250–347	1	286
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltg.										
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düsseld. / Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	1 Plankammer-Inspektor / 15 Eisenbahn-Secretäre	900 / 500—750	1	1100	2	700	1	400	1	300
16	Bergisch-Märkische	—	—	1	1200	5	375—700	6	270—350	1	250
17	a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	a. Oberschlesische	38 Büreau-Assistenten	240—360	1	1200	13	500–900	9	240—360	4	150–270
	b. Breslau-Posen-Glogauer										
19	Stargard-Posener										
20	Rhein-Nahe-E.	—	—	—*	—	—*	—	—*	—	—*	—
21	Wilhelms-Bahn	—	—	1	900	1	325	1	240	1	220
	b) in Privatverwaltung.										
22	Aachen-Mastrichter	—	—	1	700	1	426	2	240—306	—	—
23	Alberts-Bahn	—	—	1	600	s. R. 405	—	—	—	—	—
24	Altona-Kieler	1 Meilen-Kontroleur	450	1	1110	1	1110	—	—	—	—
25	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	1	833	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	—	—	1*	1714	1*	914	2	571—629	1	343
27	Berlin-Anhaltische	1 Stellvertr. d. Vorstehers	630	1	1220	4	350—725	2	350—375	2	370–405
28	a. Berlin-Hamburger	1 Büreaudiener	225	1	1450	4	300—550	—	—	2	312
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	s. R. 402	—	s. R. 403	—	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	1* Kassen-Revisor / 1 Büreaudiener	500 / 180	1	1500	1	800	5	240–500	1	350
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	—	—	1	2500	7	400—750	—	—	2	240–448
31	Böhmische Westbahn	—	—	1	933	1	1200	—	—	1	240
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	1 Kassirer d. Verwaltungsrathes / 1 Büreaudiener	600 / 168	1	1078	1	692	1	400	1	240

Digitized by Google

416	417	418	419	420	421	422	423

allgemeinen Verwaltung.

Kasse.	D. Verwaltung der Depots (excl. der Bahnunterh.- und Betriebsmaterialien).			E. Außerdem sind noch angestellt:								
Sonstige Beamte.	Verwalter des Billet-magazins.		Verwalter d. Uniform- u. Kleidermag.		Verwalter d. Druckfach. u. Schreibmat.		Sondikor.		Drucker.		Billetstempler.		Sonstige Beamte.	
Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
. . . .	—	2*	800 u. 900	L. R. 417	—	L. R. 417	—	—	—	2	250–325	2	225–275	. . . .	—
1 Kassirer . . .	800	1	700	—	—	" 417	—	—	—	—	—	2	270–330	. . . .	—
. . . .	—	L. R. 409	—	—	—	" 409	—	—	—	1	314	—	—	. . . .	—
1 Kassenschreiber .	300	1	400	L. R. 407a	—	" 409	—	—	—	1	300	L. R. 417	—	. . . .	—
. . . .	—	L. R. 409	—	L. R. 360	—	" 404	—	—	—	—	—	1	286	1 Plantammerverwalter	573
1 Kassirer . . .	750	—	—	—	—	1	375	—	—	2	240–300	—	—	1 Plantammerverwalter 1 Ingenieur-Aßistent	720 380
1 Kassirer . . .	850	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 Aßistent des technischen Direktions-Büreaus 1 Zeichner	600 500
. . . .	—	—	—	—	—	1*	660	—	—	2*	192–240	—	—	1* Plantammerverwalter 1* Zeichner	500 487
. . . .	—	L. R. 408	—	—	—	L. R. 360	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
1 Zahlmeister .	900	2	367 u. 700	L. R. 417	—	" 417	—	—	—	—	—	1	300	. . . .	—
2 Zahlmeister .	1164–1236	—	—	—	—	3	350 bis 744	—	—	—	—	1	300	. . . .	—
. . . .	—	L. R. 408	—	1*	286	L. R. 418	—	—	—	—	—	—	—	1 Abtheilungsvorsteher 4 Gehülfen der Abtheilungs-Verwaltung	371 234–286
. . . .	—	—	—	—	—	1	550	—	—	2	300	—	—	1 Bauverwaltungs-Verwalter 1 Bauhalter	600 450
1 Kassirer . . .	700	—	—	L. R. 380 bis 382	—	L. R. 360 bis 382	—	—	—	7	96–300	—	—	1 Eisenbahn-Baumeister 1 Plantammerverwalter 11 Feldmesser und Zeichner	800 700 210–340
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
1 Kassirer . . .	900	—	—	—	—	—	—	—	—	4	150–330	—	—	1 Ober-Inspektor 10 Zeichner	1560 300–900
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
. . . .	—	L. R. 408	—	L. R. 360	—	L. R. 408	—	1	600	—	—	—	—	1 Plantammerverwalter	600
. . . .	—	L. R. 402	—	L. R. 402	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
. . . .	—	" 404	—	" 404	—	L. R. 404	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
1 Zahlmeister .	612	" 413	—	" 342	—	1	420	—	—	—	—	L. R. 354	—	. . . .	—
1 Hauptkassirer .	600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
3 Diätarien des Acten-Registrator-Büreaus	657–571	1	457	L. R. 417	—	L. R. 417	—	1*	686	1*	286	—	—	1 Billetdrucker 1 Plandruck 3 Gehülfen desselben	286 457 286–343
1 Betriebskassen-Kontroleur	600														
2 Betriebskassen-Diätarien	343–457														
1 Kalkulator	600	3	258 bis 574	L. R. 402	—	" 417	—	1	1600	2	224–374	1	324	. . . .	—
1 Kassirer	535														
1 Zahlmeister	350														
2 Kassirer . . .	900	—	—	—	—	—	—	—	—	2	260–325	—	—	1 Geometer	900
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1 Techniker	—
1 Kassen-Kontroleur	500	—	—	—	—	—	—	—	—	2	300–350	1	240	. . . .	—
. . . .	—	—	—	L. R. 419	—	1*	630	—	—	—	—	—	—	1 Beerheber d. Katholischen Stiftung u. d. Plantation-u. Inventarien-Kontrole 2 Büreaudiener desselben 1 Plantammerverwalter	600 350–600 50 0
. . . .	—	—	—	—	—	1	400	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
. . . .	—	1	240	—	—	L. R. 417	—	1	1200	—	—	—	—	1 Plantammer-Inspektor	600

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	411 (Forts.) B. Kontrol-Büreau ꝛc. Sonstige Beamte. Anzahl.	411 Sonstige Beamte. Gehalt. Thlr.	412 Haupt-Rendanten. Anz.	412 Haupt-Rendanten. Gehalt. Thlr.	413 (Forts.) III. Bei der C. Haupt- (oder Central-) Buchhalter. Anz.	413 Buchhalter. Gehalt. Thlr.	414 Kassen-Assistenten und Kassenschreiber. Anz.	414 Kassen-Assistenten und Kassenschreiber. Gehalt. Thlr.	415 Kassendiener. Anz.	415 Kassendiener. Gehalt. Thlr.
33	Brünn-Rossitzer		—	1	1000	—	—	—	—	—	—
34	Busch-tehrader: a. Kralup-Kladno; b. Prag-Weyhybka; c. Pferde-Bahn		—	1	1000	1	840	—	—	—	—
35	Frankfurt-Hanauer		—	1	771	s. S. 402	—	—	—	—	—
36	Galizische Carl-Ludwig-B.		—	—	—	—	—	—	—	—	—
37	Glückstadt-Elmshorner		—	s. 409	—	s. S. 409	—	—	—	—	—
38	Graz-Köflacher	2 Aushilfsrevisoren	170—250	1	650	- - 409	—	1	450	1	240
39	Hessische Ludwigs-E.	1 Büreaudiener	188	1	1028	1	685	3	285—313	1	250
40	Homburger		—	—	—	1	800	—	—	—	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	1 Hauptkassen-Kontroleur; en Kassisten; 7 Kanzleidiener	1400; 455—700; 366—400	1	2800	1	1533	5	900—1233	3	366—400
42	Kaiserin Elisabeth: a. Lokom.-Bahn; b. Pferde-Bahn	1 Hauptkassen-Kontroleur; Büreaudiener	780; 263—363	1	1600	3	850—1450	4	550—650	5	363—513
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	3 Stationskassen-Revisoren; 1* Verwalter u. 20* Gehilfen u. d. Wagenkontrole	500—700; 305—750	1	1680	4	725—1000	11	305—500	2	200—220
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.		—	1	1000	1	900	1	450	1	320
45	Leipzig-Dresdener		—	1	1400	1	1150	1	600	1	400
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth.)		—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	Lübeck-Büchener		—	1	1000	1	700	—	—	1	240
48	Lüttich-Maestrichter		—	—	—	1	346	—	—	—	—
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.		—	1	1600	1	750	1	300	1	375
50	a. Magdeburg-Halberstädter	1* Kassen-Revisor; 1 Kontrolldiener	—; 180	2	1000	1	450	—	—	1	240
	b. Magdebg.-Wittenbergesche		—	1	1200	—	—	—	—	1	250
	c. Cöthen-Bernburger		—	1	600	—	—	—	—	—	—
51	Mecklenburgische	1 Bote	120	1	936	1	500	—	—	s. S. 406	—
52	Mohacs-Fünfkirchener		—	—	—	—	—	1	650	1	280
53	Neisse-Brieger		—	—	—	1	500	—	—	—	—
54	Niederländische Rhein-E.		—	—	—	1	1028	2	428—1028	—	—
55	Niederschlesische Zweigbahn		—	1	925	1	600	1	144	1	180
56	a. Oesterreichische nördliche										
	b. Oesterreich. südöstliche		—	s. S. 402 bis 407	—	s. S. 402 bis 407	—	s. S. 402 bis 407	—	s. S. 402 bis 407	—
	c. Wien-Neu-Szönyer										
57	Oppeln-Tarnowitzer	1 Kassen-Kontroleur	550	s. S. 370	—	1	330	—	—	—	—
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn		—	1	2000	3	428—800	2	353	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.										
59	Rheinische	4 Beamte d. Abrechnungs-Büreaus; 1 Barrerdekassen-Revisor	240—700; 700	1	1400	6	360—700	3	330—360	2	180—240
60	a. Südbahn, Oesterreichische										
	b. Nordtiroler		—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Venetianische u. Südtirol.										
61	Süd-Norddeutsche		—	1	900	1	1200	2	300—450	1	340
62	Taunus-Bahn		—	1	1148	s. S. 412	—	1	600	s. S. 406	—
63	Theiß-Bahn		—	1	1312	1	1750	—	—	1	286
64	a. Thüringische	2 Revisoren des Verw.-Raths; 4 Revisoren u. Assistent im Centr.-Abrechnungs-Büreau des Mitteld. Verb. u. Central-Wagen-Controle; 2 Büreaudiener daselbst	300—750; 300—550; 200—230	1	1370	1	1000	4	400—750	1	354
	b. Werra-E.					1	1000	1	240	—	—
65	a. Warschau-Wiener	1 Buchhalter der Kantinen; 5 Kantinieren; 3 Büreaudiener	900; 225—700; 90—120	1	900	9	225—600	1	300	3	120—180
	b. Warschau-Bromberger										

Digitized by Google

416	417	418	419	420	421	422	423	

allgemeinen Verwaltung.

Kasse. Sonstige Beamte.		D. Verwaltung der Depots (excl. der Bahnunterh.- und Betriebsmaterialien).						E. Außerdem sind noch angestellt:								
		Verwalter des Billetmagazins.		Verwalter d. Uniform- u. Kleidermag.		Verwalter d. Druckfach. u. Schreibmat.		Syndiker.		Drucker.		Billetstempler.		Sonstige Beamte.		
Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	33
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	34
. . . .	—	s. R. 409	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	35
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	36
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	37
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	38
1 Zahlmeister . . .	313	s. R. 360	—	s. R. 360	—	s. R. 360	—	—	—	2	285–356	—	—	. . . .	—	39
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	40
5 Rechnungs-Officianten 1 Sammlungs-Kassirer	1067⅓ 1067	—	—	1	900	s. R. 418	—	1	2067	—	—	—	—	1 Adjunkt d. Rechts-consulenten . .	1000	41
8 Buchhaltungs- u. Liquidations-Adjunkten	350—700	1	600	s. R. 360	—	1	450	—	—	—	—	1	400	1 Meister d. Fahrkartenpresse 3 Kanzlisten . .	550 300	42
. . . .	—	2	244 u. 475	1	350	3	111 bis 500	—	—	—*	—	1	500	1 Magazin-Meister . . 6 Buchbinder u. Klebearbeiter 12 Beamte im Magazinsarbeitsaal u. d. Verdr. Verband	780 – 127 192–427 360—1000	43
. . . .	—	s. R. 409	—	s. R. 409	—	s. R. 409	—	—	—	2	300–400	—	—	. . . .	—	44
1 Zahlmeister u. 1 Buchhalter-Assistent . .	650—700	1	400	—	—	1	450	1	400	—	—	1	254	. . . .	—	45
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	46
1 Revisor u. Kalkulator .	600	s. R. 402	—	s. R. 402	—	s. R. 402	—	—	—	1	125	—	—	. . . .	—	47
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	48
1 Kontroleur . . . . 1 Kassen-Revisor . .	875⅓ 500	s. R. 409	—	s. R. 403	—	s. R. 410	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	49
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	240	. . . .	—	50a
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	300	1	240	. . . .	—	- b
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	- c
. . . .	—	s. R. 409	—	s. R. 360	—	s. R. 360	—	1	1000	2	192–240	—	—	. . . .	—	51
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	52
. . . .	—	—	—	s. R. 360	—	s. R. 360	—	1	120	—	—	—	—	. . . .	—	53
mehrere sonstige Beamte	171—511	s. R. 360 pro 362	—	s. R. 360 pro 362	—	s. R. 360 pro 362	—	—	—	2	208–375	—	—	. . . .	—	54
1 Kassirer	300	s. R. 409	—	s. R. 360	—	s. R. 409	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	55
. . . .	—	s. R. 404	—	s. R. 404	—	s. R. 404	—	—	—	10	240–390	—	—	. . . .	—	56
1 Haupt-Kassirer . .	430	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	57
1 Kassirer	860	1	600	—	—	s. R. 417	—	—	—	1	228	1	300	. . . .	—	58
3 Zahlmeister . . .	500–550	1	900	1	450	1	500	—	—	7	200–300	5	200–400	. . . .	—	59
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	60
1 Kassirer, 1 Liquidator und 1 Kontroleur .	700—900	—	—	—	—	—	—	1	800	—	—	—	—	. . . .	—	61
. . . .	—	s. R. 414	—	—	—	—	—	—	—	1	357	—	—	. . . .	—	62
. . . .	—	1	588	1	672	1	873	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	63
. . . .	—	s. R. 408	—	s. R. 360	—	1	300	—	—	2	240	—	—	1 Kontroleur der Druckerei 3 Drucker-Gehülfen . .	295 96—146	64a
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	- b
2 Zahlmeister . . . 1 Vorst. d. Buchhalterei	500⅓ 900	—	—	—	—	—	—	1	1500	1	450	—	—	2 Referenten für Zustifsachen . . .	450—800	65

Digitized by Google

		424		425		426	427	428	429
		IV. Bei sonstigen Verwaltungszweigen, als Coaksbrennereien ꝛc.							
		A. Angestellte.				**B. Werkverrichtungen gegen Tagelohn.**			
	I. **Staatsbahnen.**	**Vorsteher (Coaks-Verwalter, Coaksmeister, Aufseher, Inspectoren ꝛc.).**		**Sonstige Beamte.**		Anzahl der von Arbeitern verrichteten Tagewerke.	Tagelohn dafür im Ganzen.	Täglicher Lohn.	Durchschnittl. Dauer eines Tagewerks.
		Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.		Thlr.	Sgr.	Stn.
1	Badische	—	—		—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—	—		—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	1	350		—	13860	9144	durchschn. 19,₀₀	11
4	Hannoversche	2	410–470	1 Gasaufseher	300	—	—	—	—
5	Main-Neckar	—	—		—	—	—	—	—
6	Main-Weser	—	—		—	—	—	—	—
7	Nassauische	—	—		—	—	—	—	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	1	450		—	—	—	—	—
9	„ Ostbahn	—	—		—	—	—	—	—
10	„ Saarbrücker (u. Trier)	—	—		—	—	—	—	—
11	„ Westfälische	—	—		—	—	—	—	—
12	Sächsische östliche	—	—		—	—	—	—	—
13	Sächsische westliche	—	—		—	—	—	—	—
14	Württembergische	1*	124		—	—	—	—	—
	II. **Privatbahnen**								
	a) unter Staatsverwaltg.								
15	Aach.-Düss. Ruhrorter (a. Aach.-Düssel. b. Ruhrort-Crf.)	—	—		—	—	—	—	—
16	Bergisch-Märkische	—	—		—	—	—	—	—
17	a. Löbau-Zittauer	—	—		—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—		—	—	—	—	—
18	a. Oberschlesische	1	1500	1 Buchhalter. 1 Coaks-Inspector 1 Coaksmeister	396 788 525	—	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—		—	—	—	—	—
19	Stargard-Posener	—	—		—	—	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	—	—		—	—	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	—	—		—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.								
22	Aachen-Mastrichter	—	—		—	—	—	—	—
23	Alberts-Bahn	—	—		—	—	—	—	—
24	Altona-Kieler	—	—	1 Maschinenwärter am Dai 1 Feuermann daselbst	360 240	—	—	—	—
25	Aussig-Teplitzer	—	—		—	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	—	—		—	—	—	—	—
27	Berlin-Anhaltische	1	308		—	—	—	—	—
28	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	1	705	2 Büreau-Assistenten	360–420	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	—	—		—	—	—	—	—
30	Berlin-Stettin. a. Staumbahn b. Hinterpommersche c. Vorpommersche	—	—		—	—	—	—	—
31	Böhmische Westbahn	—	—		—	—	—	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—		—	—	—	—	—

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	424		425		426	427	428	429
		IV. Bei sonstigen Verwaltungszweigen, als Coaksbrennereien ꝛc.							
		A. Angestellte.				B. Werkverrichtungen gegen Tagelohn.			
		Vorsteher (Coaks-Verwalter, Coaksmeister, Aufseher, Inspektoren ꝛc.).		Sonstige Beamte.		Anzahl der von Arbeitern verrichteten Tagewerke.	Tagelohn dafür im Ganzen.	Täglicher Lohn.	Durchschnittl. Dauer eines Tagewerks.
		Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.		Thlr.	Sgr.	Sgr.
33	Brünn-Rossitzer	—	—		—	—	—	—	—
34	Buschtěhrader (a. Kralup-Kladno, b. Prag-Weshybka, c. Pferde-Bahn)	—	—		—	—	—	—	—
35	Frankfurt-Hanauer	—	—		—	22462*	13615	12—26	12
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—		—	—	—	—	—
37	Glückstadt-Elmshorner	—	—		—	—	—	—	—
38	Graz-Köflacher	1*	—	1 Obersteiger	—	—*	—	—	—
39	Hessische Ludwigs-E.	—	—		—	—	—	—	—
40	Homburger	—	—		—	—	—	—	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	—	—		—	—	—	—	—
42	Kaiserin Elisabeth (a. Lokom.-Bahn, b. Pferde-Bahn)	—	—	2 Gas-Aufseher	384—450	—	—	—	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	1	600	für Beamte bei dem Betriebe der beiden Rheinbrücke und der Schiffbrücke zwischen Köln und Deutz	200—630	—	—	—	—
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—		—	—	—	—	—
45	Leipzig-Dresdener	1	330	2 Wieger und Ausgeber	200—220	—	—	—	—
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—		—	—	—	—	—
47	Lübeck-Büchener	i. R. 342			—	—	—	—	—
48	Lüttich-Mastrichter	—	—		—	—	—	—	—
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	1*	800	1 Coaksmeister, 3 Büreauarbeiter	350, 220—485	4990	1176	13⅞—15½	12
50	a. Magdeburg-Halberstädter	—	—		—	—	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—		—	—	—	—	—
	c. Cöthen-Bernburger	—	—		—	—	—	—	—
51	Mecklenburgische	i. R. 343			—	2190	1098	10—17	11
52	Mohacs-Fünfkirchener	—	—		—	—	—	—	—
53	Neisse-Brieger	—	—		—	—	—	—	—
54	Niederländische Rhein-E.	—	—		—	3614	1784	15,42—18,88	14
55	Niederschlesische Zweigbahn	—	—		—	—	—	—	—
56	a. Oesterreichische nördliche, b. Oesterreich. südöstliche, c. Wien-Neu-Szönyer	—	—		—	—	—	—	—
57	Oppeln-Tarnowitzer	—	—		—	—	—	—	—
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn, b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—		—	—	—	—	—
59	Rheinische	—	—		—	—	—	—	—
60	a. Südbahn, Oesterreichische, b. Nordtiroler, c. Venetianische u. Südtirol.	—	—		—	—	—	—	—
61	Süd-Norddeutsche	—	—		—	—	—	—	—
62	Taunus-Bahn	—	—		—	—	—	—	—
63	Theiß-Bahn	—	—		—	—	—	—	—
64	a. Thüringische, b. Werra-E.	—	—		—	—	—	—	—
65	a. Warschau-Wiener, b. Warschau-Bromberger	—	—		—	—	—	—	—

Digitized by Google

Abſchnitt G.

Stand der Beamten-Penſions- und Unterſtützungs-Kaſſe.

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	430 Bestand am Schlusse des Jahres 1863. Thlr.	431 Einnahme pro 1864. Zinsen. Thlr.	432 Einlagen der Betheiligten. Thlr.	433 Zuschuß aus Gesellschafts- oder Staatsfonds. Thlr.	434 Coursgewinn von Werthpapieren. Thlr.	435 Außerordentliche Einnahmen (Strafgelder, Geschenke rc.). Thlr.	436 Ueberhaupt. Thlr.	437 Pensionen a. an Beamte. Thlr.	b. an Wittwen Thlr.
1	Badische	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	435 840	19 700	29 740	11 429	—	12 480	73 349	15 900	13 69
3	Braunschweigische	73 388	2 556	20 852	—	749	—	24 157	172	8
4	Hannoversche	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Main-Neckar	8 228	328	—	406	—	691	1 435	—	—
6	Main-Weser	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Nassauische	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Preuß Niederschles.-Märk.	362 115	16 209	27 544	6 363*	—	314	50 430	10 046	8 46
9	" Ostbahn	277 767	13 496	20 855	13 080	i. R. 435	47 135	94 566	1 095	22
10	" Saarbrücker(u.Trier)	55 856	2 566	8 043	2 233	341	67	13 250	216	4
11	" Westfälische	125 684	5 088	7 848	3 435*	—	246	16 617	730	74
12	Sächsische östliche	246 305	10 147	17 284	7 506	—	1 770	36 707	1 844	6 08
13	Sächsische westliche									
14	Württembergische	134 512	6 067	13 423	1 114	—	1 791	22 395	738	65
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
15	Aach-Düss { a. Aach.-Düsseld.	104 207*	4 716	7 224	2 550	218	2 143	16 851	1 626	1
	Ruhrorter { b. Ruhrort-Cref.	24 027	1 087	1 214	850	41	538	3 730	663	—
16	Bergisch-Märkische	223 112*	9 242	23 039	5 755	33	2 312	40 381	992	2
17	a. Löbau-Zittauer	28 943	1 255	2 469	2 398	—	—	6 122	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
18	a. Oberschlesische	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	306 231	13 000	19 635	7 560	—	549	40 744	7 123	8
19	Stargard-Posener	76 378	3 508	4 556	3 300	—	120	11 484	1 703	1
20	Rhein-Nahe-E.	34 252*	1 692	4 763	2 426	359	883	10 123	221	3
21	Wilhelms-Bahn	4 226	231	692	808	140	—	1 871	—	—
		81 112	3 286	3 946	3 000	1 427	68	11 727	893	4
	b) in Privatverwaltung.									
22	Aachen-Mastrichter	—	—	—	206	—	119	525	—	—
23	Albertsbahn	1 654*	66	—	—	—	103	169	—	—
24	Altona-Kieler	58 030	3 739	2 028	2000	—	10 943*	18 710	1 042	2
25	Aussig-Teplitzer	17 128	1 395	1 161	400	—	—	2 956	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	109 452	6 175	13 530	14 286	—	1 472	35 463	321	3
27	Berlin-Anhaltische	208 429	8 746	15 181	5 687	i. R. 435	2 224	31 838	4 164	1
28	a. Berlin-Hamburger	279 047	12 967	9 565	5 000	364	2 992	30 888	1 645	4
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	62 379	2 775	6 168	1 600	160	—	10 703	5 963	1
30	Berlin- a. Berlin-Stettin	147 067	6 990	9 265	2 160	—	1 725	20 140	2 367	2
	Stettiner b. Stett.-Stargard	13 616	643	953	600	—	296	2 492	190	
	c. Hinterpommer.	25 818	1 112	3 769	2 736	—	2 095	9 712	—	—
	d. Vorpommersche	11 881	587	5 875	3 656	—	1 775	11 893	—	—
31	Böhmische Westbahn	11 155	797	7 204	—	—	88	8 089	—	
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	67 798	2 829	3 856	4 500	—	1 107	12 292	1 991	1

Digitized by Google

438	439	440	441	442	443	444	445	446	447		448	449	
Ausgabe pro 1864.									Im Jahre 1864 erhielten:				
									Pensionen				
nder-Er-ungs-lder.	Tempo-raire Unter-stützungen.	Zurück-erstattete Beiträge.	Cours-verlust bei Werth-papieren.	Kur-, Ver-pflegungs- u. Beerdi-gungs-Kosten, Honorar für Aerzte u. dergl.	Sonstige Ausgaben (als Druck- u. Schreib-kosten ꝛc.).	Ueberhaupt.	Bestand der Kasse ultimo 1864.	Zahl der Bethei-ligten.	a. invalide Beamte.	b. Beamten-Wittwen.	Er-ziehungs-gelder.	temporaire Unter-stützungen.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Personen.		Kinder.	Pers.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
. 437b	10 632*	732	—	7 388	665	48 369	460 820	ca. 6 000	129	742	l. A. 447b	961*	2
384	9 516*	—	—	3 962	—	14 850	82 695	5 954	7	66	44	2122	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
—	406	—	—	—	—	406	9 257	—	—	—	—	24	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
2 494	—	3 397	—	—	270	24 667	387 878	1 991	124	191	232	—	8
1 200	408	3 399	—	—	44 541	52 863	319 470	1 791	24	64	115	17	9
352	64	2 755	—	—	21	3 873	65 233	645	4	13	25	2	10
86	—	590	—	—	5	2 955	139 346	801	12	26	93	—	11
287	79	949	887	—	204	10 331	272 681	2 503	45	187	45	2	12 u. 13
219	144	1 494	—	—	6	3 226	153 681	1 753	12	37	67	11	14
921	50	502	—	—	917	5 449	115 609	410	14	29	85	2	15
—	—	35	—	—	242	940	26 817	132	2	—	—	—	
1 113	—	3 808	—	—	26	8 083	255 410	1 587	15	47	97	—	16
—	—	58	—	—	66	124	34 941	88	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
1 968	—	2 413	283	50	—	20 242	326 733	1 815	71	139	225	—	18
437	16	—	127	269	—	4 411	83 451	326	14	37	42	2	19
104	—	1 058	—	—	16	1 666	42 709	352	2	8	9	—	20
—	—	24	—	—	—	24	6 073	86	—	—	—	—	
338	—	146	—	—	4	1 818	91 021	369	12	17	33	—	21
—	—	—	—	325	—	325		—	—	—	—	—	22
—	—	—	—	—	—	—	1 823	—	—	—	—	—	23
72	257	—	—	120	3 993	7 758	68 982*	436	12	63	38	2	24
—	34	—	—	—	—	34	20 050	75	—	—	—	—	25
l. 437b	—	146	—	—	—	999	143 916	1 445	8	16	3	—	26
28	—	51	181	1078	403	7 661	232 606	1 029	49	34	2	19	27
338	—	—	—	—	278	6 353	303 582	1 110	28	118	16	—	28 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
75	—	101	—	200	17	8 228	64 854	737	77	54	14	—	29
—	—	339	—	—	119	5 437	161 770	527	19	34	—	—	30 a
41	—	6	—	—	30	295	15 813	70	5	1	3	—	- b
—	—	203	—	—	50	253	35 277	309	—	—	—	—	- c
—	—	63	—	—	98	161	23 613	478	—	—	—	—	- d
—	67	67	—	—	—	934	18 310	297	—	1	—	1	31
l. 437b	28	926	—	—	429	4 516	75 574	542	32	29	36	—	32

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	430 Bestand am Schlusse des Jahres 1863. Thlr.	431 Zinsen. Thlr.	432 Einlagen der Betheiligten. Thlr.	433 Zuschuß aus Gesellschafts- oder Staatsfonds. Thlr.	434 Coursgewinn von Werthpapieren. Thlr.	435 Außerordentliche Einnahmen (Strafgelder, Geschenke ꝛc.). Thlr.	436 Ueberhaupt. Thlr.	437 Pensionen a. an Beamte. Thlr.	b. an Wittwen Thlr.
		Einnahme pro 1864.								
33	Brünn-Rossitzer	*	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Buschtöhrader a. Kralup-Kladno b. Prag-Weßhybla c. Pferde-Bahn	36 255	2953	1344	851	—	51	5199	1869	1621
35	Frankfurt-Hanauer	18 107	845	1188	857	—	278	3168	81	30
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	125 838	8006	10 825	6667	—	533	26 031	—	14
37	Glückstadt-Elmshorner	647	315	364	32	—	4030*	4741	467*	6
38	Graz-Köflacher	3016	228	1015	666	—	17	1926	—	—
39	Hessische Ludwigs-E.	48 242	2266	4573	4571	—	557	11 967	—	52
40	Homburger	—	42	365	571	—	340	1318	—	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	893 067	44 460	28 534	16 666	—	1134	90 794	13 975	11 69
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn b. Pferde-Bahn	153 619	7678	15 205	15 205	6799	928	45 815	746	34
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	332 018	16 336	22 909	7360	1417	3166	51 188	2155	42
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	86 060	3922	4110	2800	1102	470	12 404	208	13
45	Leipzig-Dresdener	130 197	6657	5675	—	—	5581	17 913	1926	56
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	2172	113	—	571	3	—	687	—	—
47	Lübeck-Büchener	21 447	819	853	—	—	358	2030	—	13
48	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	117 972	6847	5336	1000	—	2883	16 066	7248	48
50	a. Magdeburg-Halberstädter	47 619	2997	7781*	—	—	2013	12 791	2408	53
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	65 012	3096	2309	600	—	1849	7854	257	62
	c. Cöthen-Bernburger	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
51	Mecklenburgische	54 669	2530	1690	825	—	2231	7276	33	20
52	Mohacs-Fünfkirchener	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
53	Neisse-Brieger	15 259	625	622	900	286	25	2458	440	17
54	Niederländische Rhein-E.	6213*	252	—	—	—	6925	7177	—	—
55	Niederschlesische Zweigbahn	26 428	1131	1336	1000	90	71	3628	190	1
56	a. Oesterreichische nördliche b. Oesterreich. südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer	855 866	57 288	58 167	27 833	1776	377	145 441	12 478	79
57	Oppeln-Tarnowitzer	13 602	529	1625	405	95	92	2746	36	7
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn b. Pfälzische Maximiliansb.	110 948	5632	9187	5714	—	405	20 938	3822	6
59	Rheinische	126 985	6729	13 167	5718	—	6517	32 131	1653	24
60	a. Südbahn, Oesterreichische b. Nordtiroler c. Venetianische u. Südtirol.	175 984	15 686	48 252	36 577	779	2907	104 201	2591	69
61	Süd-Norddeutsche	48 938	2379	4099	—	2275	—	8753	800	—
62	Taunus-Bahn	44 027	1811	1435	2286	—	706	6238	5283	1.8.47
63	Theiß-Bahn	139 814	7697	7511	—	1811	621	17 640	649	4
64	a. Thüringische	187 004	7995	7327	6000	1706	1527	24 555	1553	18
	b. Werra-E.	30 739	1474	2970	2400	615	431	7890	—	1
65	a. Warschau-Wiener b. Warschau-Bromberger	77 666	3471	13 512	5472	3320	4244	30 019	—	1

Digitized by Google

438	439	440	441	442	443	444	445	446	447		448	449	
Ausgabe pro 1864.							Bestand der Kasse ultimo 1864.	Zahl der Betheiligten.	Im Jahre 1864 erhielten:				
									Pensionen				
Kinder-Erziehungsgelder.	Temporaire Unterstützungen.	Zurückerstattete Beiträge.	Coursverlust bei Werthpapieren.	Kur-, Verpflegungs- u. Beerdigungs-Kosten, Honorar für Aerzte u. dergl.	Sonstige Ausgaben (als Druck- u. Schreibkosten ꝛc.).	Ueberhaupt.			a. invalide Beamte.	b. Beamten-Wittwen.	Erziehungsgelder.	temporaire Unterstützungen.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Personen.		Kinder.	Pers.	
—	—	—	—	—	—	—	-	—	—	—	—	—	33
570	—	—	—	—	—	3460	37 994	173	28	14	40	—	34
—	—	66	—	—	—	416	20 859	145	2	8	—	—	35
—	193	365	—	—	1249	1952	149 917	802	—	2	—	3	36
—	—	184	—	40	35	786	4602	58	—	3	—	—	37
—	—	—	—	—	—	—	4942	53	—	—	—	—	38
—	—	—	140	—	—	672	59 537	ca.650	—	17	—	—	39
—	—	—	—	—	—	-	1318	—	—	—	—	—	40
2282	—	1445	—	—	—	29 340	954 521	1805	60	122	43	—	41
80	—	1953	—	—	—	3121	196 313	583	2	4	2	—	42
144	11 449*	—*	—	—	3193	17 364	365 842	3071	52	25	16	962	43
s. 437b	—	6	—	—	—	1604	96 860	457	7	49	—	—	44
457*	60	—	—	—	397	8806	139 304	550	21	118*	35*	1	45
—	—	—	—	—	—	—	2859	—	—	—	—	—	46
41	—	—	23	—	4	201	23 276	129	—	5	2	—	47
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48
—	—	512	—	—	59	12 766	121 272	613	82	80	—	—	49
84	120	355	14	126	12	3957	56 453	339	26	20	27	5	50a
—	113	43	—	—	2	1037	71 829	258	4	15	2	14	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
31	—	—	—	—	1	328	61 617	101	1	7	3	—	51
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52
20	—	84	—	78	19	819	16 898	88	5	7	6	—	53
—	868	—	—	—	—	868	12 522	—	—	—	—	8	54
—	—	235	—	—	5	440	29 616	163	6	1	—	—	55
252	1449	11 300	—	3193	698	37 278	964 029	1511	63	60	6	8	56
12	—	128	—	—	15	265	16 083	153	1	2	1	—	57
s. 437b	364	—	—	—	45	4831	127 055	887	6	62	—	37	58
313	487	31	—	2927	—	7910	151 206	1973	44	67	11	—	59
141	—	2293	—	—	—	5717	274 468	1397	24	12	11	—	60
—	321	—	—	—	—	1121	56 570	391	1	—	—	4	61
—	—	—	—	—	—	5283	44 982	168	24	37	—	—	62
—	—	1411	—	—	—	2465	154 989	714	—	4	—	7	63
60	—	102	—	—	142	3713	207 846	829	22	41	4	—	64a
—	—	23	77	—	33	301	38 328	369	—	4	—	—	- b
140	167	6180	—	—	4399	11 921	95 764	923	1	18	21	7	65

Digitized by Google

Statistische Berichte

und

Erläuterungen zu den Tabellen

für das

Betriebs-Jahr 1864.

I. Staatsbahnen.

1. Großherzogl. Badische Staats-Eisenbahnen.

I. Das **Bahngebiet** der Badischen Staatsbahnen ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt nach den neuesten Messungen:

1. die Hauptbahn von Mannheim über Heidelberg, Bruchsal, Carlsruhe, Offenburg, Freiburg, Basel, Waldshut und Schaffhausen nach Constanz . . . . . 55,03 Meilen,
2. die Zweigbahnen: a) die Hafenbahn von Mannheim nach dem Rheinhafen, welche aber nur zum Gütertransport benutzt wird, von . . . . . 0,38 „
   b) von Heidelberg nach Mosbach . . . . . 7,05 „
   c) „ Durlach über Pforzheim nach Mühlacker . . . . . 5,17 „
   d) „ Carlsruhe nach Maxau (Rhein-Eisenbahn) . . . . . 1,26 „
   e) „ Oos nach Baden (gen. Baden-Baden) . . . . . 0,56 „
   f) „ Appenweier nach Kehl (Mitte der Rheinbrücke) . . . . . 1,83 „
   g) „ Basel nach Schopfheim (Wiesenthal-Bahn) . . . . . 2,95 „
   h) „ Waldshut bis zur Mitte der Rheinbrücke . . . . . 0,93 „

   zusammen 74,46 Meilen.

II. **Eigenthums-Verhältnisse.** Die Zweigbahnen von Carlsruhe nach Maxau und von Basel nach Schopfheim sind von Privat-Unternehmern gebaut, die Verwaltung und der Betrieb derselben aber vom Staate übernommen, welcher sich auch bei beiden Bahnen das Ankaufsrecht vorbehalten hat.

III. Ueber die Mitbenutzung der zweigeleisigen Strecke **Friedrichsfeld-Mannheim** Seitens der Main-Neckar-Eisenbahn enthält der Jahrgang 1862 der Statistik S. 1 spezielle Mittheilungen. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1864 nicht vorgekommen.

IV. **Beamten-Pensionskasse.** Für die Civilbeamten der Badischen Staatsverwaltung bestehen zwei Pensions- und Unterstützungskassen, wovon die eine die höheren Staatsbeamten (Staatsdiener), die andere die niederen Bediensteten (Subalterndiener) in sich schließt. Die Pensionen und Unterstützungen an frühere Beamte und Angestellte der Eisenbahn-Betriebsverwaltung hat letztere vom Jahre 1864 an aus den Betriebs-Einnahmen zu tragen (siehe Kol. 225).

Außerdem besteht noch ein Privat-Unterstützungs-Verein unter den bei der Post- und Eisenbahn-Verwaltung angestellten Subalterndienern, durch welchen beim Ableben eines Mitgliedes dessen Hinterbliebenen die Summe von 500 Fl. = 285 Thlr. 21 ½ Sgr. ausgezahlt erhalten.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2b. Von diesen 10 Mitgliedern fungiren 3 für die Postverwaltung.

„ „ 122. Die vor den Material- und Arbeitszügen zurückgelegten 2249 Meilen sind hier nicht aufgenommen worden, weil für dieselben keine Bezahlung geleistet wird.

Digitized by Google

zu Kol. 166, 168—170. In den hier aufgeführten Summen ist auch das Gewicht der beförderten Eisenbahn- und sonstigen Fahrzeuge enthalten.

„ „ 170, 180a u. 184e. Die hier gemachten Angaben beziehen sich nicht nur auf Kohlen und Coaks, sondern auch auf die in Wagenladungen zur Beförderung gekommenen Güter.

„ „ 177b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

„ „ 185. Ausschließlich der frachtfrei beförderten Dienstgüter hat jeder Zoll-Centner Gut durchschnittlich 10,18 Meilen durchfahren.

„ „ 202. Hierin ist auch die Einnahme für die beförderten Eisenbahn- und sonstigen Fahrzeuge enthalten (siehe Erl. zu Kol. 166, 168—170).

„ „ 218. Der Eisenbahn-Telegraph bildet einen Bestandtheil der Großherzogl. Staats-Telegraphen und wird zugleich mit diesen unterhalten.

„ „ 225. Hierin sind auch die Beiträge zum Pensions- und Unterstützungsfonds enthalten (siehe ad IV. dieses Berichts).

„ „ 316 u. 317. Die hier notirten Achsbrüche sind die bei eigenen und fremden Wagen vorgekommenen.

„ Abschnitt F. Bei der gänzlich verschiedenen Organisation der Badischen Staatsbahnen von derjenigen der meisten übrigen Deutschen Eisenbahnen ist es nicht möglich, die Kolonnen dieses Abschnitts auszufüllen. Es sind deshalb die Beamten und Bediensteten, sowie deren Besoldungen in der folgenden Nachweisung ersichtlich gemacht:

I. Central-Verwaltung.

	Gehalt von Thlr.	bis Thlr.
1 Direktor (zugleich für den Postdienst)	—	2000
1 Mitglied des Handels-Ministeriums als Stellvertreter des Direktors (zugleich für den Postdienst) Funktionsgehalt	—	229
7 Kollegial-Räthe, wovon 2 zugleich für den Postdienst	800	1314
3 Büreau-Vorsteher (zugleich für den Postdienst)	914	1029
2 Eisenbahn-Transport-Inspektoren	800	914
1 Hochbau-Inspektor	—	800
1 Sekretär	—	571
10 Revisoren	571	800
1 Registrator	—	743
1 Expeditor (zugleich für den Postdienst)	—	800
1 Kanzlist	—	514
1 technischer Assistent	—	514
2 Sekretariats-Assistenten	400	457
18 Revisions-Assistenten	343	514
10 Assistenten für das technisch-statistische Büreau	343	514
2 Zeichner, wovon 1 zugleich für den Postdienst	429	629
2 Registratur-Assistenten (1 zugleich für den Postdienst)	343	486
1 Expeditur-Assistent (zugleich für den Postdienst)	—	429
5 Diurnisten	257	343
1 Billet-Drucker	—	457
2 Drucker-Gehilfen	—	229
3 Kanzleidiener	257	329

II. Bezirks-Verwaltung.

	Gehalt von Thlr.	bis Thlr.
11 Amtsvorstände, wovon 7 zugleich für die Post und 3 zugleich Kassirer	914	1257
1 Vorsteher der Eisenbahn-Hauptwerkstätte und des Hauptmagazins	—	857
6 Bezirks-Ingenieure, wovon 1 zugleich Amts-Vorsteher	571	914
2 Güter-Verwalter	686	800
1 Bevollmächtigter in Straßburg	—	857
6 Eisenbahn-Verwaltungsbeamte, wovon 4 zugleich Kassirer	629	943
7 Kassirer, wovon 2 zugleich für die Post	543	857
6 Bahnverwalter, wovon 5 zugleich für die Post	457	571
8 Ingenieur-Assistenten	343	486
25 Kassen- und Kanzlei-Gehülfen	209	457
18 Güter-Expeditoren	400	571
41 Eisenbahn-Expeditoren, wovon 26 zugleich für den Postdienst und 1 Materialienverwalter und Bahnhof-Aufseher	343	514
63 Billet-Ausgeber für die kleineren Stationen, wovon 59 zugleich Bahnwärter und 2 zugleich Postexpeditoren und Bahnwärter	71	171
156 Expeditions-Gehilfen für Personen-, Gepäck- und Gütertransportdienst	229	457
7 Werkmeister	571	914
12 Werkführer, wovon 1 zugleich Materialienverwalter und Bahnhof-Aufseher und 1 Lokomotivführer	343	571
5 Werkschreiber	229	286
11 Materialienverwalter (7 zugleich Bahnhof-Aufseher, 1 Bahnhof-Aufseher und Expeditor und 1 Bahnhof-Aufseher und Werkführer)	400	686
1 Wiegemeister	—	343
1 Material-Verwaltungs-Diener	—	343
1 Material-Verwaltungs-Schreiber	—	209
16 Bahnhof-Aufseher (7 zugleich Materialienverwalter, 1 Materialienverwalter und Expeditor und 1 Materialienverwalter und Werkführer)	343	514
1 Aufseher der Kyanisir-Anstalt	—	514
98 Lokomotivführer und Reserveführer (1 zugleich Werkführer)	571	800
98 Heizer und Reserveheizer	372	457
33 Zugmeister	457	686
118 Kondukteure	372	572
101 Wagenwärter und Gehilfen	372	514
55 Packer und Büreaudiener	229	329
28 Portiers	186	257
31 Bahnmeister	343	514
887 Bahnwärter und Weichenwärter	171	243

Digitized by Google

	Tagelohn von Sgr.	bis Sgr.
251 Magazin- und Bahnhofarbeiter (zu 365 Arbeitstagen à 11 Stunden)	7	24
379 Werkstätten-Arbeiter (300 Arbeitstage à 11 Stunden)	14	34
279 Güterarbeiter (365 Arbeitstage à 11 Stdn.)	11	34
43 Maschinenputzer „ „ 11 „	16	21
33 Wagenputzer (365 Arbeitstage à 11 Stunden)	11	24
843 Bahnunterhaltungs-Arbeiter (300 Arbeitstage à 11 Stunden)	9	34
30 Güterbegleiter (Tagelohn und Fahrgebühren) jährlich 208—313 Thlr.		

Zu Kol. 430—449. Wegen der Pensionskasse ist bei No. IV. dieses Berichts das Nähere angegeben.

2. Königl. Bayerische Staats-Eisenbahnen.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Oktober. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Oktober 1863 bis ult. September 1864.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1864 folgende Linien:

A. die Ludwigs-Südnordbahn, und zwar:

1) die Hauptbahn von Lindau über Augsburg, Nördlingen, Nürnberg und Hof bis zur Bayerisch-Sächsischen Grenze . . . . . 74,85 Meilen;

2) folgende Abzweigungen:

a) von Nördlingen bis zur Bayerisch-Württembergischen Grenze . . . . . 0,49 „
welche am 3. Oktober 1863 dem Betriebe übergeben wurde;

b) von Fürth bis zur Fürther Kreuzung . . . . . 0,28 „

c) die Verbindungsbahn von Lichtenfels bis zur Herzogl. Sächsischen Grenze bei Ebersdorf 1,05 „
(die Fortsetzung von Ebersdorf bis Coburg von 1,67 M. ist von der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung für Rechnung der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft gebaut worden);

B. die Ludwigs-Westbahn von Bamberg über Würzburg bis zur Kurhessischen Grenze bei Kahl 27,39 „

C. die Maximiliansbahn, und zwar:

1) die Hauptbahn von der Landesgrenze bei Ulm über Augsburg, München und Rosenheim bis zur Landesgrenze bei Salzburg . . . . . 39,85 Meilen

2) die Zweigbahn von Rosenheim bis zur Tyroler Grenze bei Kufstein 4,25 „

zusammen . . . . . 44,10 Meilen;

D. die am 1. Juli 1864 eröffnete Strecke von Ansbach nach Würzburg (Fortsetzung der Zweigbahn Gunzenhausen-Ansbach) . . . . . 11,79 „

zusammen 159,85 Meilen.

Hiervon waren verpachtet:

1) von der Ludwigs-Südnordbahn

a) die Strecke von Hof bis zur Sächsischen Grenze . . . . . 1,54 Meilen
an die Königl. Sächsische Staats-Eisenbahn-Verwaltung;

b) die Strecke von Nördlingen bis zur Württembergischen Grenze von 0,49 „
an die Königl. Württembergische Staats-Eisenbahn-Verwaltung;

c) die Verbindungsbahn von Lichtenfels bis zur Herzogl. Sächsischen Grenze bei Ebersdorf von . . . . . 1,05 „
nebst deren Fortsetzung bis Coburg
an die Werra-Eisenbahn-Gesellschaft;

2) von der Ludwigs-Westbahn

die Strecke von Aschaffenburg bis zur Bayerisch-Hessischen Grenze bei Kahl von . . . . . 2,17 „
an die Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft.

zusammen . . . . . 5,25 „

Es verbleiben mithin im eigenen Betriebe . . . . . 154,60 Meilen.

Dagegen waren gepachtet:

1) folgende Zweigbahnen: a) von Pasing nach Starnberg . . . . . 2,79 Meilen,
b) „ Neuenmarkt nach Bayreuth . . . . 2,77 „
c) „ Gunzenhausen nach Ansbach . . . . 3,57 „
d) „ Hochstadt nach Stockheim . . . . . 3,25 „
e) „ Holzkirchen nach Miesbach . . . . 2,30 „
f) „ Neu-Ulm nach Kempten . . . . . 11,30 „

2) folgende im Betriebe der Maximiliansbahn befindliche Strecken:

a) von der Mitte der Donaubrücke (Landesgrenze) bis in den Bahnhof Ulm . . . . . 0,12 „
von der Königl. Württembergischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung;

zu übertragen 26,10 Meilen ... 154,60 Meilen.

Digitized by Google

Uebertrag . . .	26,10 Meilen.	154,60 Meilen.
b) von der Grenze bei Kiefersfelden bis Kufstein	0,29 „	
von der Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft;		
c) von der Grenze bei Salzburghofen bis Salzburg	0,75 „	
von der Gesellschaft der Kaiserin Elisabeth-Bahn		
zusammen		27,14 Meilen.

Im Betriebe der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung befinden sich mithin . 181,74 Meilen, für welche sich mit Rücksicht auf die Eröffnungszeit der Strecke Ansbach-Würzburg (ad D. dieses Berichts) ein mittlerer Jahresdurchschnitt von . . . . . 172,88 „ berechnet.

III. **Pachtverhältnisse.** Für die gepachteten Bahnen und Bahnstrecken wird an Pachtzins jährlich gezahlt:

1) für die Pasing-Starnberger 50 000 Fl. (5 Proc. von 1 000 000 Fl. Baukapital) .	=	28 571 Thlr.
2) für die Neuenmarkt-Bayreuther 55 000 Fl. (5 Proc. von 1 100 000 Fl. Baukapital)	=	31 429 „
3) für die Gunzenhausen-Ansbacher 70 080 Fl. (ppr. 4½ Proc. von 1 560 000 Fl. Baukapital)	=	40 046 „
4) für die Hochstadt-Stockheimer 77 500 Fl. (5 Proc. von 1 550 000 Fl. Baukapital)	=	44 286 „
und außerdem für im Jahre 1864 gemachte Verwendungen 10 548 Fl.	=	6024 „
5) für die Holzkirchen-Miesbacher 50 000 Fl. (5 Proc. von 1 000 000 Fl. Bankapital)	=	28 571 „
6) für die Illerbahn (Neu-Ulm-Kempten) 175 000 Fl. (5 Proc. von 3 500 000 Fl. Baukapital)	=	100 000 „
7) für die Strecke von der Mitte der Donaubrücke bis Ulm 22 310 Fl. (4 Proc. von 557 765 Fl. Baukapital)	=	12 749 „
8) für die Strecke von Salzburghofen bis Salzburg 44 520 Fl. (ppr. 2 Proc. von dem vorläufig ermittelten Baukapitale von 1 813 830 Fl.)	=	25 440 „
zusammen		317 116 Thlr.

In dem vorstehend aufgeführten Pachtzinse der Bahnen ad 1 bis 6 sind gleichzeitig ⅓ Proc. zur Amortisation resp. Erwerbung derselben in das Eigenthum des Staats mitenthalten, wodurch das Baukapital der Neuenmarkt-Bayreuther Bahn im Jahre 1899, der Pasing-Starnberger im Jahre 1909, der Gunzenhausen-Ansbacher im Jahre 1912, der Hochstadt-Stockheimer im Jahre 1918, der Holzkirchen-Miesbacher im Jahre 1914 und der Iller-Bahn im Jahre 1915 amortisirt und die resp. Bahnen erworben werden.

Für die verpachteten Bahnstrecken erhält die Königl. Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung jährlich an Pacht:

1) von der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft für die Strecke von Lichtenfels bis an die Herzogl. Sächsische Grenze und für die für Rechnung jener Gesellschaft gebaute Strecke von der Grenze bis Coburg (2 465 662 Fl. Baukapital)	=	63 428 Thlr.
2) für die Strecke von Hof bis zur Königl. Sächsischen Grenze von der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung 42 745 Fl. (4 Proc. von 1 068 630 Fl. Baukapital)	=	24 426 „
3) für die Strecke von Aschaffenburg bis zur Bayerisch-Hessischen Landesgrenze bei Kahl 32 033 Fl. (und zwar 3 Proc. von 1 044 957 Fl. und 1½ Proc. von 32 215 Fl. Baukapital von der Frankfurt-Hanauer, außerdem 1½ Proc. von 32 215 Fl. Baukapital von der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft)	=	18 304 „
zusammen		106 158 Thlr.

IV. Ueber die **Beamten-Pensionskasse** enthält der Jahrgang 1863 der Statistik S. 151 nähere Angaben. Veränderungen hierzegen sind im Jahre 1864 nicht vorgekommen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2. Von den hier aufgeführten Mitgliedern der General-Direktion fungiren ausschließlich für die Eisenbahnen 4 Räthe und 1 Assessor, während der General-Direktor und die übrigen Mitglieder für die vereinigten Verkehrs-Anstalten, als: Eisenbahnen, Post, Telegraphie und Dampfschifffahrt angestellt sind.

„ „ 86. Das hier aufgeführte Anlage-Kapital bezieht sich nur auf die ad II. 1a—f dieses Berichts (S. 169 unten) näher bezeichneten Zweigbahnen von 25,98 Meilen.

„ „ 111 u. 112. Die größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse beträgt:
bei Wagen von 200 Ctrn. Tragkraft mit Achsen von 3,86" Durchmesser (in der Nabe) 175 Z.-Ctr.
„ „ „ 180 „ „ „ „ „ 3,86" „ „ „ „ 150 „
bei den übrigen Wagen mit Achsen von 2,92" Durchmesser (in der Nabe) . . . 70 „

„ „ 115. Hierin sind auch die Anschaffungskosten der Bahnpostwagen enthalten.

„ „ 119. Dies sind die Anschaffungskosten der in Kol. 107 aufgeführten „Trollwagen."

„ „ 120. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Anschaffungskosten der Räder für Lokomotiven und Wagen.

„ „ 123 u. 124. Die Zahl der beförderten Züge nach den verschiedenen Gattungen und der in denselben befindlichen Wagen-Achsen kann nicht angegeben werden, weil die Bayerischen Staats- und die gepachteten Zweigbahnen ein Netz verschiedener, in der Frequenz sehr von einander abweichender Bahnstrecken bilden.

„ „ 129b. Dies sind Rußkohlen.

„ „ 132. Die hier gemachten Angaben beziehen sich auf Braunkohlen, gemischt mit Preßtorf.
Außerdem wurden zur Feuerung der Lokomotiven noch Rußkohlen, gemischt mit Preßtorf, ver-

Digitized by Google

wendet. Das zufällige Mischungs-Verhältniß war: 1 Zoll-Ctr. Rußkohlen auf 5,24 Z.-Ctr. Preßtorf; es wurden bei 17 409 Nutzmeilen 7787 Z.-Ctr. Kohlen verbraucht.

zu Kol. 133. Außer Stichtorf wurde auch noch Preßtorf zur Feuerung verwendet und bei 19 164 Nutzmeilen 103 785 Z.-Ctr. brutto und 94 497 Z.-Ctr. Preßtorf netto verbraucht.

„ „ 134. Diese Angaben beziehen sich auf Torf, gemischt mit Rußkohlen.

Ferner kamen zur Verwendung:

a) Stichtorf, gemischt mit Preßtorf.

Das zufällige Mischungs-Verhältniß war 1 Klafter Stichtorf auf 1,24 Z.-Ctr. Preßtorf und es wurden bei 6519 Nutzmeilen 1428 Klafter Stichtorf verbraucht.

b) Stichtorf, gemischt mit Preßtorf und Rußkohlen.

Das zufällige Mischungs-Verhältniß war 1 Klafter Stichtorf auf 5,44 Z.-Ctr. Preßtorf und 2,28 Z.-Ctr. Rußkohlen. Verbraucht wurden bei 3969 Nutzmeilen 510 Klafter Stichtorf.

„ „ 129c—135. Der Brennmaterial-Verbrauch der verschiedenen Maschinen-Gattungen pro Nutz- und Achsmeile (ein- und ausschließlich der Anheizungen und des Reservedienstes) ist aus nachstehender Tabelle ersichtlich:

Klasse	Lieferung der Maschinen.	Verbrauch an:	Maaß oder Gewicht.	Verbrauch pro Nutzmeile brutto.	Verbrauch pro Nutzmeile netto.	Verbrauch pro Achsmeile brutto.	Verbrauch pro Achsmeile netto.
A.	I.	Rußkohlen	Z.-Pfd.	131,719	81,353	5,619	3,470
A.	II.	do.	„	137,643	89,189	5,269	3,427
A.	III.	Die Lokomotiven dieser Klasse werden nur zum Stationsdienst verwendet.					
A.	IV.	Stichtorf	Cbfß.	21,660	18,289	0,566	0,477
		Rußkohlen	Z.-Pfd.	193,161	156,845	6,385	5,180
		Stichtorf und Rußkohlen	Cbfß.	20,001	16,862	0,562	0,473
			Z.-Pfd.	17,051	14,715	0,503	0,413
		Stichtorf, Preßtorf und Rußkohlen	Cbfß.	21,610	17,179	0,573	0,449
			Z.-Pfd.	5,065	5,065	0,133	0,133
			„	21,273	17,179	0,557	0,449
A.	V.	Stichtorf	Cbfß.	15,233	12,656	0,593	0,493
		Rußkohlen	Z.-Pfd.	134,797	101,257	5,743	4,314
		Stichtorf und Rußkohlen	Cbfß.	20,250	17,145	0,859	0,050
			Z.-Pfd.	16,596	15,764	0,047	0,045
		Stichtorf, Preßtorf und Rußkohlen	Cbfß.	18,576	15,460	0,566	0,471
			Z.-Pfd.	2,522	2,522	0,071	0,071
			„	13,374	12,934	0,407	0,393
B.	I.	Rußkohlen	„	188,990	131,215	4,593	3,189
B.	II.	do.	„	255,444	202,230	3,439	2,718
B.	III.	Stichtorf und Rußkohlen	Cbfß.	21,368	18,250	0,363	0,310
			Z.-Pfd.	277,326	217,764	2,408	1,891
B.	IV.	Rußkohlen	Z.-Pfd.	274,854	232,234	3,040	2,557
B.	V.	Stichtorf	Cbfß.	24,203	19,343	0,493	0,339
		Preßtorf	Z.-Pfd.	365,547	304,597	6,551	5,458
		Rußkohlen	„	222,581	186,736	2,674	2,260
		Stichtorf und Preßtorf	Cbfß.	23,030	19,912	0,387	0,324
			Z.-Pfd.	23,803	20,167	0,399	0,335
		Stichtorf und Rußkohlen	Cbfß.	26,301	19,974	0,444	0,337
			Z.-Pfd.	25,782	15,024	0,435	0,253
B.	VI.	Stichtorf	Cbfß.	24,124	20,250	0,404	0,339
		Preßtorf	Z.-Pfd.	522,184	398,436	11,113	8,479
		Rußkohlen	„	214,568	171,649	5,217	4,176
		Stichtorf und Preßtorf	Cbfß.	24,944	21,221	0,360	0,306
			Z.-Pfd.	30,146	26,092	0,435	0,377
		Stichtorf und Rußkohlen	Cbfß.	21,102	17,122	0,461	0,374
			Z.-Pfd.	13,092	10 264	0,286	0,224
		Preßtorf und Rußkohlen	„	235,998	189,591	7,226	5,815
			„	44,739	34,501	1,371	1,058
		Stichtorf, Preßtorf und Rußkohlen	Cbfß.	10.228	8,376	0,299	0,245
			Z.-Pfd.	108,651	83,793	3,183	0,245
			„	36,740	28,749	1,076	0,842
C.	I.	Rußkohlen	„	459,670	448,116	12,933	4,165
C.	II.	Preßtorf	„	577,690	533,173	8,224	7,590
		Rußkohlen	„	303,267	254,214	3,133	2,626
		Braunkohlen	„	605,329	509,331	9,180	7,724
		Stichtorf und Preßtorf	Cbfß.	12,213	11,489	0,303	0,285
			Z.-Pfd.	49,981	42,374	1,243	1,053
		Preßtorf und Braunkohlen	„	26,736	23,304	0,460	0,401
			„	563,545	489,247	9,697	8,419

Anmerkung. Die durch Klammern verbundenen Brennmaterial-Quantitäten wurden im Gemenge — ohne bestimmtes Mischungs-Verhältniß — verbraucht.

Digitized by Google

zu Kol. 136e. Dies ist der Durchschnittspreis pro 100 Z.-Pfd. Preßtorf.

„ „ 136f. Ebenso ist hier der Preis pro Cbfß. Model- und Stichtorf angegeben.

„ „ 150. Die eigenen Personen-, Gepäck- und Güterwagen haben nach Kol. 138, 141 und 143 auf den eigenen und auf fremden Bahnen zurückgelegt . . . . . 35 187 753 Achsmeilen.

Hiervon ab: die auf fremden Bahnen zurückgelegten . . . . . 1 364 241 „

verbleiben 33 823 512 Achsmeilen.

Mit Hinzurechnung der von fremden Wagen auf den Bayerischen Staatsbahnen zurückgelegten . . . . . 8 355 484 „

sind auf denselben von den Personen-, Gepäck- und Güterwagen . . . 42 178 996 Achsmeilen zurückgelegt worden. Eine Trennung nach den einzelnen Kategorien von Wagen ist nicht vorgesehen.

„ „ 173a. Dies sind Militairdienst-Güter. Außerdem wurden zu den neuen Staatsbahnlinien 1 538 156 Z.-Ctr. Baumaterialien befördert, die dafür zu entrichtende Fracht von 121 358 Thlrn. aber nicht den übrigen Einnahmen hinzugerechnet, sondern nur in „Vormerkung" genommen.

„ „ 210. In dieser Summe sind 106 158 Thlr. Zins für verpachtete Bahnstrecken enthalten.

„ „ 211—259. Die hier aufgeführten statistischen Nachrichten beziehen sich auf die sämmtlichen, unter der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung stehenden Staats- und Privat-Eisenbahnen (siehe ad II. dieses Berichts).

Mit Ausschluß dieser Privatbahnen (Kol. 11b der Tabellen), also nach Abzug der in Kol. 210 mitenthaltenen 106 158 Thlr. von den Einnahmen und der in Kol. 254 aufgeführten 317 116 Thlr. Zins für verpachtete Bahnen von den Ausgaben, berechnen sich die Finanz-Ergebnisse ad Kol. 211—259, welche lediglich auf den mittleren Jahresdurchschnitt von 145,76 Meilen der Staats-Eisenbahnen Bezug haben, wie folgt:

ad Kol. 211. Summe aller Einnahmen . . . . . 8 393 508 Thlr.

„ „ 212. Durchschnittlich a) pro Meile Bahnlänge . . . . . 57 584 „

„ Kilometer Bahnlänge . . . . . 7645 „

b) pro Nutzmeile . . . . . 9,49 „

„ „ 255. Summe aller Ausgaben . . . . . 4 230 154 „

„ „ 256. Durchschnittlich a) pro Meile Bahnlänge . . . . . 29 021 „

„ Kilometer Bahnlänge . . . . . 3853 „

b) pro Nutzmeile . . . . . 4,79 „

„ „ 259. Der Ueberschuß beträgt: a) überhaupt . . . . . 4 163 354 „

b) pro Meile Bahnlänge . . . . 28 563 „

„ Kilometer Bahnlänge . . . 3792 „

„ „ 217. Hierin sind auch die Unterhaltungskosten der Speisevorrichtungen enthalten.

„ „ 225. Ebenso hier die Kosten für die Beleuchtung der optischen Signale.

„ „ 236. Dies sind die Kosten der Werkzeuge und Requisiten.

„ „ 237a—d. Hierin ist auch ein Theil der Erneuerungskosten der Transportmittel enthalten.

„ „ 239. Ebenso hier die Beleuchtungskosten der Stationen.

„ „ 243. Desgl. hier die gezahlten Pensionen, Alimentationen, Unzugsgebühren ꝛc.

„ „ 259a. Mit Hinzurechnung des gegen das Vorjahr sich ergebenden Materialmehr-Vorraths von 112 931 Thlrn. und der für Beförderung der Betriebsdienst- und Baugüter vorgemerkten 121 358 Thlr. (siehe Erläuterung zu Kol. 173a) würde sich der Ueberschuß um 234 289 Thlr. erhöhen.

„ „ 259c. Das Gesammt-Anlage-Kapital der Königl. Bayerischen Staats- und unter Staats-Verwaltung stehenden Privat-Eisenbahnen (einschließlich der für Rechnung der Werra-Eisenbahn gebauten Strecke von der Grenze bei Ebersdorf bis Coburg) beträgt . 144 644 862 Fl. = 82 654 209 Thlr. Werden hiervon die Anlage-Kapitalien der verpachteten Bahnstrecken (siehe ad II. dieses Berichts) von . . . 4 611 464 Fl. = 2 635 122 „ in Abzug gebracht, so verbleiben . . . . . 140 033 398 Fl. = 80 019 087 Thlr., welche der Berechnung des hier aufgeführten Procentsatzes, dem für die Staatsbahnen resultirenden Ueberschusse von 4 163 354 Thlrn. gegenüber (siehe Erläuterung zu Kol. 211 ꝛc.), zu Grunde gelegt sind. Mit Hinzurechnung der in der Erläuterung zu Kol. 259a erwähnten 234 289 Thlr. würde sich das Gesammt-Anlage-Kapital zu 5,49 Proc. verzinst haben.

„ „ 275. Die Betriebslänge der Bayerischen Staats- und unter Staats-Verwaltung stehenden Privatbahnen hat betragen im Jahre 1864 ... 181,740 M. überhaupt und im mittleren Jahresdurchschnitte 172,84 M.

„ „ 1863 ... 170,195 „ „ „ „ „ „ „ 165,84 „

mithin pro 1864 mehr ... 11,545 Meilen und . . . . . 7,00 M.

Die Betriebslänge der Staatsbahnen im mittleren Jahresdurchschnitte betrug dagegen

im Jahre 1864 . . . . . 145,76 „

„ „ 1863 . . . . . 143,10 „

pro 1864 also mehr . . 2,66 M.

„ „ 280—284. Diese Vergleichung des Verkehrs und Ertrages bezieht sich auf die Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privat-Eisenbahnen, deren mittlerer Jahresdurchschnitt 172,84 Meilen betragen hat (siehe Erl. zu Kol. 275).

Digitized by Google

Werden dagegen die Finanz-Resultate der Staats-Eisenbahnen (deren mittlerer Jahresdurchschnitt pro 1864 . . . 145,76 M. betrug) mit denjenigen des Vorjahres verglichen, so ergeben sich:

ad Kol. 280. Einnahme mehr a) überhaupt . . . . . 214 165 Thlr. = 2,62 Proc.
b) pro Meile Bahnlänge . . 426 Thlr.
„ „ 282. Ausgaben mehr a) überhaupt . . . . . 63 443 „ = 1,12 „
„ „ 283. „ weniger b) pro Meile Bahnlänge . . 96 „
„ „ 284. Ueberschuß mehr a) überhaupt . . . . . 150 722 „ = 3,76 „
b) pro Meile Bahnlänge . . 522 „

zu Kol. 299. Die Anzahl der bei den Unfällen ad Kol. 297 zerstörten oder beschädigten Betriebsmittel ist nicht speziell notirt.

„ „ 314–317. Die in den früheren Jahren an den Betriebsmitteln vorgekommenen Achsbrüche sind nur summarisch bekannt und deshalb in Kol. 317a aufgeführt.

zu Abschnitt F. Bei der gänzlich verschiedenen Organisation der Bayerischen Staatsbahnen von derjenigen der meisten übrigen Deutschen Bahnen und mit Rücksicht darauf, daß unter der Oberleitung der General-Direktion außer den Eisenbahnen und den Telegraphen auch die Post, die Bodensee-Dampf- und die Ludwigs-Kanalschifffahrt stehen, können die Kolonnen dieses Abschnitts nicht ausgefüllt werden.

Die Anzahl und die Gehalte der Beamten ꝛc. sind vielmehr in der hier folgenden Nachweisung ersichtlich gemacht:

I. Centralleitung (General-Direktion).

	Gehalt von Thlr.	bis Thlr.		Gehalt von Thlr.	bis Thlr.
1 General-Direktor der Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten	3428	—	5 Sekretäre	684	800
8 General-Direktions-Räthe	1256	1372	2 Registratoren	684	800
1 Central-Kassirer	1256	1372	3 Offizianten und Kanzlisten	456	629
1 Assessor	914	1141	1 Material-Verwaltungs-Gehilfe	214	344
1 Regie- und Materialien-Verwalter	914	1141	13 Kanzlei- und Registraturgehilfen (Diäten)	210	229
1 Central-Kassen-Kontroleur	914	1141	9 Büreau- und Kassendiener	256	312
14 Rechnungs-Kommissäre	684	800	1 Büreaudiener-Gehilfe	160	188

II. Allgemeine und Transport-Verwaltung.

	Gehalt von Thlr.	bis Thlr.		Gehalt von Thlr.	bis Thlr.
5 Ober-Bahnamts-Vorstände (Ober-Inspekt.)	1256	1372	88 Amts- und Kassengehilfen	214	344
19 Bahnamts-Vorstände (Inspekteren)	914	1141	47 Material-Verwaltungs- u. Magazinsgehilfen	214	344
5 Bezirks-Kassirer	914	1141	62 Accessisten und Praktikanten	—	—
5 Bezirks-Maschinenmeister	914	1141	26 Kanzlei- u. Registraturgehilfen (Tagegelder)	210	229
28 Bahnamts- und Bahnhofsverwalter	684	800	20 Zeichner und technische Gehilfen (desgl.)	344	500
5 Kassen-Kontroleure	684	800	89 Ober-Kondukt. (incl. Dienstkleider-Beitrag)	320	400
5 Spezial-Kassirer	684	800	33 Oberamts-, Stations- u. Wagenmeist. (desgl.)	320	400
8 Maschinenmeister	684	800	5 Ober-Packer (desgl.)	320	400
57 Offiziales	456	629	225 Lokomotivführer und Maschinisten (desgl.)	320	400
7 Abtheilungs-Maschinenmeister	456	629	46 Lokomotivführ.- u. Maschinisten-Lehrl. (desgl.)	256	312
5 Obermaschinisten	286	456	246 Kondukteure (desgl.)	256	312
156 Bahn-Expeditoren, Billet- und Gepäck-Expeditoren	286	456	74 Stationsmeister und Packer (desgl.)	256	312
15 Materialverwalter	286	456	119 Wagenmeister (desgl.)	256	312
156 Assistenten für den Abfertigungs- und Rechnungsdienst m. Emolumenten b. 75 Thlr.	229	400	327 Stationsdiener (desgl.)	160	188
			264 Wagenwärter-Gehilfen (desgl.)	160	188
			333 Lokomotivheizer (desgl.)	160	188

III. Bau-Leitung und Bahn-Unterhaltung.

	Gehalt von Thlr.	bis Thlr.		Gehalt von Thlr.	bis Thlr.
4 Räthe	1256	1372	1 Material-Verwalter	286	456
1 Central-Kassirer	1256	1372	8 Rechnungsführer	229	400
1 Assessor	914	1141	4 Amts- und Buchhaltungs-Gehilfen	214	344
6 Bezirks-Ingenieure	914	1141	12 Material-Verw.- u. Magazins-Gehilfen	214	344
1 Ober-Geometer (incl. Reiseaversum)	—	828	31 Kanzlei- u. Registratur-Gehilfen (Taggelder)	210	229
1 Kassen-Kontroleur	684	800	78 Zeichner u. technische Gehilfen (desgl.)	210	500
2 Rechnungs-Kommissäre	684	800	88 Bahnmeister (incl. Dienstkleidungs-Beitrag)	320	400
23 Bezirks-Ingenieure	684	800	73 Sektionspartiere	320	400
1 Geometer	—	728	23 Stationsdiener	160	188
1 Kanzlist	456	629	615 Wechselwärter	160	188
13 Abtheilungs-Ingenieure	456	629	1144 Bahnwärter	147	160
21 Ingenieur-Assistenten u. Sektions-Ingenieure mit einem Reiseaversum zu 112 Thlrn.	286	456			

Digitized by Google

IV. Telegraphie.

	Gehalt von	bis Thlr.		Gehalt von	bis Thlr.
1 Rath (zugleich Telegraphen-Amts-Vorstand)	1256	1372	32 Ober-Telegraphisten	456	620
1 Telegraphen-Ingenieur	914	1141	97 Assistenten . . . . (mit Emolumenten)	229	400
1 Telegraphen-Kassirer	914	1141	6 Kanzlei- u. Registratur-Gehilfen (Tagegelder)	210	229
1 Kassen-Kontroleur	684	800	5 technische Gehilfen . . . . . (desgl.)	344	500
3 Betriebs-Ingenieure	684	800	34 Telegraphenwärter (incl. Dienstkleidungs-		
1 Maschinenmeister	684	800	Beitrag)	256	312
3 Offizialen	456	629	33 Stationsdiener incl. Dienstkleidungs-Beitrag)	160	188

Der Aufwand für dieses Personal betrug im Jahre 1864 im Ganzen:

1) für die Centralleitung . . . . . 34 929 Thlr.
2) „ „ allgemeine und Transport-Verwaltung . . . . . 871 487 „
3) „ „ Bauleitung und Bahn-Unterhaltung . . . . . 520 076 „
4) „ „ Telegraphie . . . . . 91 604 „

Ueberhaupt 1 518 096 Thlr.

zu Kol. 439 u. 449. Es erhielten:

a an fortlaufenden Unterstützungen 81 Personen . . . . 3 436 Thlr.
b an temporären „ 880 „ . . . . 7 196 „
zusammen 961 Personen . . . . 10 632 Thlr.

3. Herzoglich Braunschweigische Staats-Eisenbahnen.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1864:

1) die Hauptbahn von der Braunschweig-Hannoverschen Grenze über Braunschweig und Wolfenbüttel bis Oschersleben . . . . . 11,23 Meilen,
2) die Zweigbahnen a) von Wolfenbüttel über Börßum nach Harzburg . . . . . 4,43 „
b) von Börßum nach Kreiensen (Südbahn) . . . . . 8,05 „
c) von Jerxheim über Büddenstedt nach Helmstedt (Schöninger Bahn) . 2,91 „
d) von Büddenstedt nach dem Trendelbusche . . . . . 0,39 „
welche am 10. März 1864 in Betrieb gesetzt wurde.

zusammen 27,01 Meilen,

für welche sich mit Rücksicht auf die Eröffnungszeit der zuletzt genannten Zweigbahn ein mittlerer Jahresdurchschnitt von 26,93 Meilen berechnet.

Die im Bau begriffene Zweigbahn von Kreiensen über Stadtoldendorf nach Holzminden resp. der Preuß. Grenze von 6,90 Meilen wurde am 10. October 1865 dem Betriebe übergeben.

II. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1864 um 2 Lokomotiven, 3 sechsrädrige Personenwagen, 55 offene und 13 bedeckte vierrädrige Güterwagen vermehrt.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 15. Von der Hauptbahn wurde die Strecke bis Wolfenbüttel am 1. Dezember 1838 und von da bis Oschersleben am 16. Juli 1843 eröffnet; von den Zweigbahnen wurden eröffnet: a) Wolfenbüttel-Harzburg zuerst am 22. August 1840 und auf der ganzen Bahn am 31. Oktober 1841, b) Börßum-Kreiensen am 5. August 1856, c) Jerxheim-Helmstedt am 20. Juli 1858 und d) die Kohlenzweigbahn von Büddenstedt nach dem Trendelbusche am 10. März 1864.

„ „ 96d u. 100d. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Verwaltung noch gemeinschaftlich mit der königl. Hannoverschen und der Köln-Mindener Verwaltung 36 Courierzug-Personenwagen, 12 Personenwagen mit Postcoupés und 27 Gepäckwagen, sämmtlich 6rädrig. Der Braunschweig'sche Antheil an diesen Wagen ist $^{33}/_{122}$ und beträgt 42 210 Thaler.

„ „ 121e. Dies sind die vor Extrazügen zurückgelegten Meilen.

„ „ 130c. Zur Feuerung der Lokomotiven sind 133 880 Ctr. Coaks und 289 626 Ctr. Steinkohlen, überhaupt 423 506 Ctr. brutto und 326 097 Ctr. netto verbraucht worden.

„ „ 177b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

„ „ 217. Hierin sind auch die Unterhaltungskosten der Wasserstationen enthalten.

„ „ 230 u. 232. Dies sind die Kosten der verbrauchten Schmier- und Putzmaterialien; die für das Schmieren und Putzen gezahlten Arbeitslöhne sind in den Kol. 237 a—c mitenthalten.

„ „ 234. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Telegraphen und Bahnhöfe enthalten.

„ „ 243. Ebenso hierin die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

„ „ 261—266. Dem Ueberschusse von . . . . . 1 214 714 Thlrn.
treten noch hinzu: 1) der Uebertrag aus der Rechnung von 1863 mit . . . . 1 131 000 „
2) die Erstattungen a) des Reservefonds mit . . . . . 50 000 „
b) des Erneuerungsfonds mit . . . . 3 343 „
und es ist die hieraus sich ergebende Summe von 2 399 057 Thlrn.

wie folgt verwendet:

Digitized by Google

a) für Neubaugegenstände	1 090 Thlr.
b) Zuschuß zum Erneuerungsfonds	737 085 „
c) „ „ Holzmindener Baufonds	440 000 „
d) an die Staatskasse abgeliefert	484 646 „
e) auf die Betriebsrechnung pro 1865 übertragen	736 236 „
Summe wie oben	2 399 057 Thlr.

zu Kol. 269a. Der bei dem Herzogl. Braunschweig'schen Leihhause zinsbar belegt gewesene Bestand des Reservefonds von 50 000 Thlrn. ist im Jahre 1864 erhoben und der Hauptkasse wieder zugeführt (siehe Erl. zu Kol. 261—266).

„ „ 345—347, 355, 356, 373 u. 388. Die hier aufgeführten Beamten werden täglich gelöhnt und es erhalten: die Bahn- und Hülfswärter 11—14 Sgr., die Weichensteller 12—15 Sgr., die Nachtwächter 12—14 Sgr., die Thorwärter 13—14 Sgr., die Fenerleute 15—20 Sgr. und die Güterfaktoren und Boten 18—20 Sgr. pro Tag.

„ „ 358. Auf den kleineren Stationen wird der Telegraphendienst von den in Kol. 350 u. 351 aufgeführten Beamten mitversehen.

„ „ 379 u. 380. Ebenso diese Funktionen von den in Kol. 349 bis 351 aufgeführten Beamten.

„ „ 391. Die Zeichner erhalten 20 Sgr. bis 1 Thlr. Diäten.

„ „ 417. Außerdem sind noch 3 Assistenten mit einem Gehalte von 225—450 Thlrn. angestellt.

„ „ 439. Hierin sind auch die gezahlten Kranken- und Sterbegelder enthalten.

4. Königl. Hannoversche Staats-Eisenbahnen.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Juli. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Juli 1863 bis ult. Juni 1864.

II. Das **Bahngebiet** der Hannoverschen Staatsbahnen umfaßte am Schlusse des Betriebsjahres 1864 folgende Linien:

1) von Hannover bis zur Braunschweigschen Grenze und von Hannover bis zur Schaumburg-Lippeschen Grenze 13,55 Meilen,
2) Löhne-Osnabrück 6,34 M. und Preuß. Grenze bei Salzbergen bis Emden 17,80 M., zus. . 24,14 „
3) Lehrte-Celle-Uelzen-Lüneburg-Harburg . . . . . 20,49 „
nebst der am 15. März 1864 dem Betriebe übergebenen Zweigbahn Lüneburg-Hohnstorf . . 2,13 „
4) Wunstorf-Verden-Bremen-Geestemünde 21,44 Meilen nebst der Zweigbahn Burg-Lesum-Vegesack 0,79 Meilen, zusammen . . . . . 22,43 „
5) Hannover-Nordstemmen-Kreiensen-Kassel . . . . . 22,09 „
mit der Zweigbahn Nordstemmen-Hildesheim-Lehrte . . . . . 4,94 „
zusammen 109,67 Meilen.

Hierzu kommen noch die gepachteten Strecken

a) von der Grenze bei Bückeburg bis Minden . . . . . 0,57 M.
b) von Minden bis Löhne . . . . . 2,75 M. } 3,32 „
(Diese Strecke gehört zur Köln-Mindener Bahn und wird von Hannover nur mitbenutzt.)
von der Köln-Mindener-Eisenbahn-Gesellschaft;
c) von Osnabrück bis Rheine 6,17 M. und von Rheine bis zur Landesgrenze bei Salzbergen 0,78 M., zusammen . . . . . 6,95 „
von Preußen resp. der Westfälischen Staatsbahn-Verwaltung.

Mithin Gesammt-Betriebslänge 119,94 Meilen
à 7532 Meter = 121,75 Hannoversche Meilen à 7420 Meter.

Mit Rücksicht auf die am 15. März 1864 eröffnete Zweigbahn Lüneburg-Hohnstorf berechnet sich für die vorstehend aufgeführten Linien ein mittlerer Jahresdurchschnitt von . . . . . 118,44 Meilen.

Außerdem befinden sich noch im Betriebe:

a) eine Zweigbahn am Piesberge von . . . . . 0,22 Meilen,
b) die Zweigbahn Geestemünde-Bremerhaven . . . . . 0,53 „
welche aber nur für den Güterverkehr benutzt werden und deshalb in den vorliegenden statistischen Notizen unberücksichtigt geblieben sind.

Von der Betriebslänge von 119,94 Meilen liegen ca. 21 Meilen in den Nachbarstaaten.

III. **Auswärtige Bahnstrecken.** Welchen Staaten die außerhalb Hannovers belegenen, aber im Hannoverschen Betriebe stehenden Bahnstrecken angehören, ist in der Statistik pro 1860 S. 5 der Berichte mitgetheilt. Dort sind auch die Pachtverhältnisse und die Abrechnungen mit den Eigenthümern dieser Strecken erläutert.

Veränderungen sind in diesen Verhältnissen bis jetzt nicht eingetreten.

Die Herauszahlungen an die Eigenthümer haben pro 1864 betragen:

an Kurhessen für die Strecke von der Grenze bis Hafte	102 017 Thlr.
für Mitbenutzung des Bahnhofes in Kassel (abschläglich)	4 500 „
und für den Reservefonds dieser Strecke	2 188 „
zu übertragen	108 705 Thlr.

Digitized by Google

Uebertrag	108 705 Thlr.
an Schaumburg-Lippe für die Strecke von der Grenze bis Bückeburg	230 838 „
und für den Reservefonds dieser Strecke	5 310 „
an die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft für die Strecke von der Lippeschen Grenze bis Minden 20,037 Thlr.* und für die Mitbenutzung von Minden-Löhne 40000 Thlr., zusammen	60 037 „
an Preußen für die Strecke Osnabrück-Rheine-Grenze bei Salzbergen	119 136 „
an Bremen für die gemeinschaftlich gebauten Bahnstrecken Wunstorf-Bremen-Geestemünde und Burg-Lesum-Vegesack	174 867 „
zusammen	698 893 Thlr.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1864 um 5 Lokomotiven, 6 Personenwagen, 20 bedeckte und 47 offene Güterwagen vermehrt.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

zu Kol. 77–83 u. 85. Die Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, da das Anlage-Kapital der gepachteten Bahnstrecken nur summarisch bekannt ist.

„ „ 86 u. 87. Hierin ist auch das Anlage-Kapital der gepachteten Bahnstrecken mitenthalten und deshalb die Durchschnittssummen (Kol. 87) nach der Bahnlänge von 109,67 + 10,27 = 119,94 Meilen berechnet worden.

„ „ 96d u. 100d. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Hannoversche Verwaltung noch gemeinschaftlich mit den Köln-Mindener und Braunschweigschen Verwaltungen 36 Personenwagen, 12 Post- und Personenwagen und 27 Gepäckwagen. Der Hannoversche Antheil an diesen Wagen ist etwa 1/3 und beträgt 55 358 Thlr.

„ „ 114a u. 115a. Hierin sind die vorstehend aufgeführten 55 358 Thlr. (41 425 resp. 13 933 Thlr.) mitenthalten.

„ „ 123c u. 124c. Die Hannoverschen Bahnen bilden ein Netz verschiedener, in der Frequenz sehr von einander abweichender Bahnstrecken; es ist daher die Zahl der abgelassenen Züge und der in denselben befindlichen Wagenachsen nur summarisch bekannt.

„ „ 135. Bei Berechnung der Menge des Brennmaterials pro Achsmeile sind, wie in früheren Jahren, 200 Ctr. Torf = 100 Ctr. Steinkohlen = 100 Ctr. Coaks gerechnet worden.

„ „ 147c. Die gemeinschaftlichen Verbands-Personenwagen (siehe Erl. zu Kol. 96d) legten auf der Hannoverschen Staats-E. 260 846 Achsm., die gemeinschaftlichen Verbands-Gepäckwagen 137 218 Achsm. und Preuß. Postwagen 63 167 Achsm. zurück. Weil eine Trennung der von den fremden Personen-, Gepäck- und Güterwagen auf der Hannoverschen Staats-E. zurückgelegten Achsmeilen überhaupt nicht vorgesehen ist, so haben die vorstehend aufgeführten Achsmeilen hier ebenfalls mitaufgenommen werden müssen.

„ „ 150a. Aus dem in vorstehender Erläuterung angeführten Grunde sind hier die von den eigenen und fremden Personen-, Gepäck- und Güterwagen zurückgelegten Achsmeilen summarisch aufgeführt worden.

„ „ 176. Außerdem sind noch 2 794 Ladungen Pferde und 10 325 Ladungen Rindvieh ꝛc. befördert worden.

„ „ 178a. Die von den Personen zu ermäßigten Fahrpreisen zurückgelegten Meilen werden nicht notirt.

„ „ 181 Hierin sind auch die von dem Reisegepäck zurückgelegten Centnermeilen enthalten.

„ „ 208. Die hier aufgeführten 4 305 Thlr. sind die Differenz zwischen der Soll- und Ist-Einnahme, welche aus Differenzen in den Abrechnungen der verschiedenen Eisenbahn-Verbände entstanden ist.

„ „ 210, 211 u. 255. In diesen Summen sind auch die Einnahmen und Ausgaben des gesammten Telegraphen-Verkehrs enthalten, weil sich diejenigen des Eisenbahn-Telegraphen-Dienstes von denen des Staats-Telegraphen-Dienstes nicht trennen lassen. Die Brutto-Einnahme des Telegraphen-Dienstes hat 100 068 Thlr. und die Ausgaben, abgesehen von den allgemeinen Verwaltungskosten, 53 292 Thlr. betragen.

„ „ 220. Hierin sind auch die Unterhaltungskosten der optischen Telegraphen enthalten.

„ „ 221. Desgl. hier die Beleuchtungskosten derselben und diejenigen der Bahnwärterhäuser.

„ „ 235. Ebenso sind in dieser Summe 1 544 Thlr. Kosten der An- und Abfuhr der Güter von und nach den Bahnhöfen enthalten.

„ „ 236. Dies sind die Beiträge zu den gemeinschaftlichen Kosten der verschiedenen Eisenbahn-Verbände, welchen Hannover angehört.

„ „ 240. In Uebereinstimmung mit der Betriebs-Rechnung sind hier nur 4 351 Thlr. in Ausgabe und in Kol. 210 nur 60 560 Thlr. in Einnahme gestellt, wogegen die wirklich gezahlte resp. empfangene Wagenmiethe in Kol. 154 u. 155 ersichtlich gemacht ist.

„ „ 261a. Werden von dem Betriebs-Ueberschusse von 3 137 489 Thlrn.
die Herauszahlungen an die fremden Eigenthümer mit 698 893 „
in Abzug gebracht (siehe ad III dieses Berichts), so verbleiben 2 438 596 Thlr.
Die Verzinsung der Eisenbahn-Anleihen erforderte 1 439 327 „
es verbleibt mithin ein Reingewinn von 999 269 Thlrn.

„ „ 275b. Der mittlere Jahresdurchschnitt der im Jahre 1863/64 im Betriebe gewesenen Bahnlinien beträgt 118,44 Meilen,
im Vorjahre betrug derselbe 117,64 „
mithin pro 1864 mehr 0,80 Meilen.

Digitized by Google

zu Kol. 337. Hier sind auch die Abtheilungs-Ingenieure (Pos. 342) und die Betriebs-Inspektoren (Pos. 369) mitaufgeführt worden.

5. Main-Neckar-Eisenbahn.

I. **Verbindungsbahn Friedrichsfeld-Mannheim.** Von der zur Großherzogl. Badischen Staatsbahn gehörigen zweigeleisigen Strecke Friedrichsfeld-Mannheim (1,24 M.) wird das eine Geleise ausschließlich von der Badischen Staatsbahn, das andere dagegen als Verbindungsbahn mit der Main-Neckar-Bahn benutzt und nur durch das Transportmaterial der letzteren Bahn befahren. Die Main-Neckar-Bahnverwaltung erhält für die von ihr verwendeten Maschinen und Wagen nebst Fahrpersonal jährlich eine entsprechende Vergütigung von der Großherzogl. Badischen Eisenbahn-Verwaltung, wogegen letztere die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehre dieser Strecke bezieht.

II. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1864 wurden 7 439 Meter altes Geleis umgebaut und dazu 2 217 Stück Schienen neuen Profils und 9 304 Stück Schwellen verwendet. Es waren alsdann ult. 1864 nur noch 3 Meilen (auf beiden Hauptgeleisen zusammengerechnet) mit alten, niedrigen Schienen vorhanden.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 92, 97b, 99a, 101b, 103b u. 110. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Länge der eigenen Bahn von 11,09 M. u. diejenige der Verbindungsbahn Friedrichsfeld-Mannheim von 1,24 M. (siehe oben ad I) zu Grunde gelegt, weil letztere ebenfalls von den Transportmitteln der Main-Neckar-E. befahren wird.

„ „ 163. Außerdem wurden noch 331 Ctr. Militair-Gepäck und 1 Pferd befördert, wofür die Einnahme in Kol. 192f mitenthalten ist.

„ „ 164b. Freigewicht wird nur im direkten Verkehr mit dem Mitteldeutschen und Westdeutschen Verbande, der Französischen Ostbahn und den Oesterreichischen Bahnen zu 50 resp. 60 Pfd. gewährt; dasselbe wird aber nicht besonders notirt.

„ „ 175c. Außerdem wurden noch 25 Leichen transportirt.

„ „ 177. Das Gewicht der nach Stückzahl und in Wagenladungen beförderten Thiere wird nicht besonders notirt.

„ „ 201b. Dies ist die Gesammt-Einnahme für alle beförderten Eilgüter, Frachtgüter der Normal- und ermäßigten Klasse, Kohlen und Coaks, Eisenbahn- und sonstigen Fahrzeuge im Binnen- und direkten Verkehre. Eine spezielle Beantwortung der Fragen Kol. 199, 201—203, 205 u. 207 kann nicht stattfinden, weil die Buchführung der Main-Neckar-E. nach den vorliegenden Tabellen nicht eingerichtet ist.

„ „ 237a u. c u. 238. Die Reparaturkosten der Transportmittel können aus dem vorerwähnten Grunde ebenfalls nicht speziell angegeben werden; es repräsentiren die in Kol. 237 aufgeführten Summen die Kosten der Anschaffung und Unterhaltung der Ausrüstungsgegenstände der Lokomotiven, Tender und Wagen, wogegen die in Kol. 238 aufgeführte Summe die Reparaturkosten und die Anschaffungskosten der Betriebsmittel enthält.

„ „ 241. Dies sind Entschädigungen und „Rückerätze aus Revisionsbemerkungen und sonstigen Ursachen."

zu Abschnitt F. Die Organisation der Main-Neckar-Bahnverwaltung ist folgende: Unter der Oberleitung der Direktion fungiren drei Spezial-Bahnverwaltungen (für jedes Landesgebiet der betheiligten 3 Staaten) zu Frankfurt a./M., zu Darmstadt und zu Heidelberg. Dieselben sind besetzt mit 1 Bahn-Ingenieur, 1 Bahnverwalter, 1 Bahnverwaltungs-Kassirer, 1 Kanzlisten und 1 Diener. Direkt den Bahnverwaltungen untergeben sind das Werkstätten-, Expeditions-, Fahr- und Bahnunterhaltungs-Personal.

zu Kol. 336 u. 368. Die Oberleitung der Bahn- und Transport-Verwaltung geschieht durch Direktions-Mitglieder, weshalb hier keine Angaben gemacht sind.

„ „ 342. Dies sind die in der Erläuterung zu Abschnitt F gedachten Bahn-Ingenieure.

„ „ 369. Desgl. dies die „Bahnverwalter."

„ „ 384. Die hier aufgeführten Beamten versehen auch den Dienst der Stations-Vorsteher ꝛc. (siehe Kol. 349—352).

„ „ 412. Dies sind Bahnverwaltungs-Kassirer (cfr. Erläut. zu Abschnitt F).

6. Main-Weser-Bahn.

I. Ueber die Organisation der **Verwaltung**, ihre Geschäftsleitung des Westdeutschen Eisenbahn-Verbandes, über die mit der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn gemeinschaftliche Strecke Kassel-Guntershausen (1,08 Meilen) nebst den Werkstätten und dem Materialien-Magazin in Kassel, sowie über die Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen der Main-Weser, der Main-Neckar-, der Taunus- und der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn zu Frankfurt a. M., die Personen- und Güterabfertigung der Homburger Eisenbahn auf dem Main-Weser-Bahnhofe zu Frankfurt, die Personenabfertigung der Köln-Gießener Bahn auf dem Main-Weser-Bahnhofe zu Gießen und die der Königl. Hannoverschen Südbahn auf dem mit der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn gemeinschaftlichen Bahnhofe zu Kassel enthalten die Jahrgänge 1862 u. 1860 der Statistik (S. 8. u. 7) und die früheren Jahrgänge spezielle Mittheilungen.

II. **Bahn-Anlagen.** Auf Baukosten wurde die Fortführung des zweiten Geleises von Guntershausen bis Frankfurt a. M. im Jahre 1864 begonnen und zum größten Theile vollendet. Die hierdurch entstandenen Ausgaben zeigen sich in

Digitized by Google

der Erhöhung des Baukapitals. Näheres über die Ausführung dieses Baues wird erst nach der gänzlichen Vollendung im nächstjährigen Berichte mitgetheilt werden können.

Für die Bahn-Unterhaltung wurden auf dem Eisenwerk Jacobi, Haniel u. Huyssen zu Gute-Hoffnungshütte bei Sterkrade 3 178 064 Zollpfund alte Schienen umgewalzt. Für die hieraus mit einem Zuschuß von neuem Eisen gewonnenen 3 150 008 Zoll-Pfund = 144 847 Preuß. Fuß Schienen wurden franco bis zur Bahn 63 092 Thlr. 27 Sgr. 1 Hlr. verausgabt. Daneben wurden noch 2 098′ (Preuß.) Schienen von verschiedenen Fabriken für den Preis von 904 Thlrn. 15 Sgr. 3 Hlr. bezogen und aus den Vorräthen des Hauptmagazins für 8 907 Thlr. 26 Sgr. verwendet. Die zu den eingelegten Schienen erforderlichen Laschen (= 8050 Paare im Gewicht von 127 938 Z.-Pfd.) wurden für den Betrag von 4 221 Thlrn. 28 Sgr. 7 Hlr. von der Aktien-Gesellschaft Phönix zu Laar bei Ruhrort bezogen. Mit den angeschafften Schienen wurde, wie in früheren Jahren, in zusammenhängenden Strecken altes Gleis ausgewechselt und die dabei gewonnenen noch brauchbaren alten Schienen in Reserve genommen, um nach Bedarf zur Unterhaltung der verbliebenen alten Gleisstrecken verwendet zu werden. Bis zum Schlusse des Jahres 1864 sind als unbrauchbar aus den Gleisen 37,₂₃ Proc. Schienen entfernt, also pro Jahr (14,₅₇ Jahre) 2,₅₆ Proc. Für den Ankauf von Schwellen stehen 37 049 Thlr. 1 Sgr. 11 Hlr. in definitiver Ausgabe.

Bis zum Schlusse des Jahres 1864 wurden 68,₁₉ Proc. Schwellen als unbrauchbar aus den Gleisen entfernt, also jährlich durchschnittlich 4,₆₆ Proc. Außerdem sind auf Kosten der Bahn-Unterhaltung Gleisverlängerungen auf mehreren Stationen angelegt worden.

Da die Main-Weser-Bahn einen Reservefonds nicht besitzt und die Kosten für Bahnunterhaltungs-Materialien und bauliche Veränderungen aus den gewöhnlichen Betriebs-Ausgaben bestritten werden, sind dieselben jetzt, nachdem die Bahn auf der ganzen Länge während 14,₅₇ Jahren im Betriebe ist, höher als bei solchen Bahnen, bei welchen ein Reserve- oder Erneuerungsfonds besteht.

III. **Betriebsmittel.** Aus den Betriebs-Ueberschüssen wurden beschafft:

1) 3 Stück Güterzugs-Maschinen mit Tendern aus der Fabrik von Henschel und Sohn in Kassel,
2) 4 Stück Personenwagen I. u. II. Klasse aus der Fabrik von Cl. Reiffert in Bockenheim,
3) 46 Stück offene vierrädrige Güterwagen mit eisernen Untergestellen zu 200 Ctr. Tragkraft aus den Fabriken von Thielemann und Eggeno zu Kassel und Gastell und Harig in Mainz.

Für diese Anschaffungen wurden 120 932 Thlr. 28 Sgr. 4 Hlr. verausgabt.

IV. **Verkehrs-Verbindungen.** Hierüber, wie über die Benutzung der Personen- und Gepäckwagen in den Schnellzügen, enthalten die früheren Jahrgänge der Statistik spezielle Mittheilungen.

V. **Ausnutzung der Transportmittel.** Auf eine jede Güterwagen-Achse kam pro Meile ausschließlich ihrer Benutzung in Material-Zügen:

eine Belastung von 29,₉₅ Ctr. u. eine Einnahme von 9,₉₀₄ Sgr. im Jahre 1864,
„ „ „ 28,₄₇ „ „ „ „ „ 10,₀₁₀ „ „ „ 1863,
„ „ „ 27,₇₆ „ „ „ „ „ 10,₀₃₀ „ „ „ 1862.

Die leer gelaufenen Wagen betragen 28,₃ Proc. der beladenen oder täglich 123 Achsen über die ganze Bahn. Dabei übersteigt der Verkehr nach Süden den nach Norden um 35,₆ Proc.; es sind also viele Wagen mit nur theilweiser Beladung zurückgegangen.

Bei der geringeren Ausnutzung der Tragkraft (=46,₃ Proc.) muß weiter noch berücksichtigt werden, daß der Transport der Einzelgüter zu dem der Rohprodukte in Wagenladungen sich wie 47,₆ : 52,₄ verhält.

Jede Achse von Personenwagen I. u. II. Klasse
war besetzt im Jahre 1864 mit 3,₆ Personen und brachte ein 0,₅₂₇₄ Thlr.
„ „ „ „ 1863 „ 3,₅₃ „ „ „ „ 0,₅₁₄₅ „
Jede Achse von Personenwagen III. Klasse
war besetzt im Jahre 1864 mit 5,₅₄ Personen und brachte ein 0,₄₁₅₇ Thlr.
„ „ „ „ 1863 „ 6,₀₉ „ „ „ „ 0,₄₉₅₁ „

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 13. Bei Berechnung der Tarife, bei Abtheilung der Bahn von 0,₀₁ zu 0,₀₁ Meilen und in allen sonstigen Beziehungen wird die geographische Meile, deren die Bahn 27 enthält, zu Grunde gelegt.

Von diesen Bahnmeilen kommen auf Kurhessen . . . . . 18,₁₇ Meilen,
auf Großherzogthum Hessen . . . . . 8,₀₁ „
auf die freie Stadt Frankfurt . . . . . 0,₀₂ „
zusammen 27,₀ Meilen.

„ „ 14. Die vollständige Herstellung des zweiten Geleises auf der ganzen Bahn wird im Jahre 1865 erreicht werden.

„ „ 90a u. b. Von diesen Beträgen sind 140 239 Thlr. zu Meliorationen der Bahn verwendet, während der Rest für Vermehrung der Betriebsmittel verausgabt wurde.

„ „ 96b u. d. Hierunter befindet sich ein Gradriger Salonwagen, welcher bei den Berechnungen ad Kol. 98, 99 u. 139 ausgeschlossen ist.

„ „ 100. Außerdem besitzt die Main-Weser-Bahn noch einen Antheil an den sechsrädrigen Packmeisterwagen des Mitteldeutschen Verbandes.

„ „ 122. Der Dienst der Lokomotiven auf der Verbindungsbahn zu Frankfurt a/M., sowie der Rangirdienst zu Kassel, Gießen und Frankfurt, zusammen 11 945 Stunden, ist hierunter nicht mitbegriffen.

Digitized by Google

Ebenso ist der Verbrauch bei diesen Leistungen — 11 945 Ctr. Steinkohlen — und die Ausgabe für dieselben mit 2977 Thlrn. in den Ausgaben ad Kol. 129, 135 u. 137 nicht, dagegen in Kol. 229 enthalten.

zu Kol. 124c. Die erstere Zahl bezieht sich auf die Anzahl der Wagen-Achsen in den Güter-, die zweite auf diejenigen in den gemischten Zügen.

„ „ 140. Die Post stellt bei einigen Zügen ihre eigenen Wagen ein, deren Achsmeilen hier angegeben sind. In anderen Zügen wird ihr Seitens der Verwaltung der Raum eines ganzen oder halben Wagens gestellt; die auf diese Weise zurückgelegten 21 962 Achsmeilen sind in Kol. 141 mitenthalten.

Es sind also 79 040 + 21 962 = 101 002 Achsmeilen für den Postdienst erforderlich gewesen.

„ „ 163. Hierin sind 3 080 Ctr. Gepäck der Auswanderer enthalten.

„ „ 164b. Freigepäck wird gewährt im Verkehr des Mitteldeutschen und Westdeutschen Verbandes, mit Ausschluß des in letzterem zur Abrechnung kommenden Verkehrs zwischen den Stationen der Main-Neckar-, der Hessischen Ludwigs- und der Taunusbahn einerseits und denen der Main-Weser-Bahn andererseits; ferner wird solches gewährt im Verkehr mit der Niederländischen Rhein-Eisenbahn und in dem mit verschiedenen Stationen der Bergisch-Märkischen und Köln-Gießener Bahn, nicht aber in dem mit der Nassauischen Staatsbahn und den nahe gelegenen Stationen der Köln-Gießener Bahn, ebenso nicht im innern Verkehr. Bei Benutzung der III. Wagenklasse im innern Verkehr wird indessen pro Person eine Traglast frei befördert.

„ „ 167, 180b, 184b u. 190b. Die zu Kol. 140 erläuterte Einrichtung gestattet die Notirung ꝛc. der Postgüter nicht. Außer den oben angegebenen für die Post erforderlich gewesenen 101 002 Achsmeilen kamen noch 1 208 Centner mit 13 558 Centnermeilen Eilgüter zum Transport, deren Ertrag in der Summe Kol. 200 mitenthalten ist.

„ „ 175b. Dies waren 4 Lokomotiven mit Tendern und 343 Stück neue Waggons.

„ „ 177b. Es waren dieses:

Pferde, zu deren Transport	806	Achsen Güterwagen,
größeres Vieh, zu dessen Transport . .	2503	„ „
kleineres „ „ „ „ . .	728	„ „

erforderlich waren.

„ „ 185 u. 186b. Die Betriebsdienst- und Baugüter, wovon zum Bau des zweiten Geleises große Massen auf kurze Entfernungen transportirt wurden, sind bei Berechnung dieser Durchschnittszahlen für den Güterverkehr außer Rechnung geblieben.

„ „ 204. Die Vergütung für die zum Bau des zweiten Geleises erforderlich gewesenen Transporte von Schienen, Schwellen u. s. w. wurde nicht pro Centner u. Meile, sondern pro Achsmeile und nach dem Satze der Selbstkosten (excl. Bahnrente) geleistet.

„ „ 210. Hierunter sind 21 495 Thlr. für Wagenmiethe enthalten, welche in dem Betriebsbericht als „uneigentliche Einnahme" von der correspondirenden Ausgabe von 76 003 Thlrn. in Abrechnung gebracht sind.

„ „ 239. Hierin sind auch die Erleuchtungskosten der Betriebslokale (Wartesäle ꝛc.) enthalten.

„ „ 243. Ebenso hier die Unterhaltungskosten der Werkzeuge und Maschinen in den Werkstätten.

„ „ 342. Im Laufe des Jahres war eine Stelle unbesetzt und wurde durch einen „Vikar" versehen. Die Bahnunterhaltung auf dem Gebiete der freien Stadt Frankfurt wird durch den Maschinenmeister daselbst geleitet.

Alsdann sind von den hier verzeichneten 5 Abtheilungs-Ingenieuren 4 gleichzeitig Bahnhofs-Vorstände, nämlich diejenigen zu Treysa, Marburg, Gießen und Friedberg.

„ „ 344. Hiervon sind 4 gleichzeitig Vorsteher kleinerer Stationen. Dieselben beziehen in solchen Fällen eine besondere Vergütung von 50—100 Thlrn., welche in dem angegebenen Gehalte nicht enthalten ist.

„ „ 349, 354, 356, 360, 361, 362, 379, 380, 381, 384, 385, 387, 390, 391, 392, 393 u. 396. Von den hier aufgeführten Beamten sind mit der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn gemeinschaftlich:

2 Bahnhofs-Inspektoren,
7 Portiers,
2 Hülfs-Expedienten,
1 Materialien-Verwalter,
2 Kalkulatoren,
2 Materialien-Aufseher,
1 Expedient,
2 Billetteure,
2 Gepäck-Expedienten,
1 Gepäck-Expeditions-Gehülfe,
1 Güter-Expedient,
2 Güter-Expeditions-Gehülfen,
3 Wiegemeister,
1 Maschinenmeister,
2 Maschinen-Assistenten,
1 Buchführer,
2 Werkführer,
1 Pförtner,
1 Werkschreiber,
2 Rechnungs-Gehülfen und
2 Expedienten.

Digitized by Google

zu Kol. 350. Einer dieser „Bahnhofs-Verwalter" ist zugleich Bahnmeister.

„ „ 363. Hierunter sind die folgenden Bahnarbeiten begriffen:

1) für Bahnunterhaltung	116281 Tagewerke für	39312 Thlr.
2) „ Stationsarbeiten incl. Güterbodenarbeiter u. Gepäckträger	76921 „ „	35328 „
3) „ Arbeiten in den Materialverwaltungen	4394 „ „	2051 „
zusammen	197596 Tagewerke für	76691 Thlr.

„ „ 372—377. Neben freier Dienstkleidung, Meilengeldern ꝛc., welche in den angegebenen Gehaltsätzen mit-enthalten sind, bezogen die hier aufgeführten Beamten an Uebernachtungsgeldern:

die Lokomotivführer	36 Thlr.
„ Feuerleute	29 „
„ Zugführer	59 „
„ Schaffner	34 „
„ Bremser	40 „

„ „ 375. Die 8 als Packmeister in den Verbänden fungirenden Beamten sind Schaffner und bei denselben mitaufgeführt.

„ „ 391. Von den hier aufgeführten Beamten sind 2 Assistenten der Maschinenmeister und 1 Zeichner.

„ „ 430—449. Eine Pensionskasse besteht nicht, die Beamten unterliegen vielmehr den für die Staatsdiener in den verschiedenen betheiligten Staatsgebieten geltenden Pensions-Vorschriften. Dagegen besteht eine auf volle Gegenseitigkeit gegründete Sterbekasse unter den Beamten, Dienern und Arbeitern der Bahn.

7. Herzogl. Nassauische Staats-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Nassauischen Staatsbahn ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

a) die Hauptbahn von Wiesbaden über Oberlahnstein nach Wetzlar von	24,423	Meilen,
b) die Verbindungsbahn mit der Taunusbahn	0,754	„
zusammen	25,077	Meilen.

II. Die **Betriebsmittel** wurden um 4 Güterzug-Maschinen, 12 Personenwagen, 20 bedeckte und 181 offene Güterwagen vermehrt.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 15. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken fand in nachstehender Reihenfolge statt:

am 11. August 1856 Wiesbaden-Rüdesheim,	am 5. Juli 1862 Nassau-Limburg,
„ 1. Juli 1858 Lahnstein-Ems,	„ 14. Oktober 1862 Limburg-Weilburg und
„ 9. Juli 1860 Ems-Nassau,	„ 10. Januar 1863 Weilburg-Wetzlar.
„ 22. Februar 1862 Rüdesheim-Lahnstein,	

„ „ 167. Das Gewicht der Postgüter wird nicht ermittelt, weil für die Beförderung derselben eine jährliche Vergütung von 14367 Thlrn. gezahlt wird.

„ „ 278. Aus dem vorstehend angeführten Grunde mußte das Gewicht der im Vorjahre beförderten Postgüter bei Vergleichung der Frequenz außer Ansatz bleiben und ermäßigte sich das im Jahre 1863 transportirte Quantum Güter daher auf 4316772 Z.-Ctr.

„ „ 363—367. Diese Angaben beziehen sich nur auf die Unterhaltung des Bahnkörpers und des Oberbaues.

„ „ 367 u. 401. Es sind hier die wirklichen Arbeitsstunden, abzüglich der Ruhestunden, angegeben.

„ „ 412—416. Eine Hauptkasse ist nicht vorhanden, indem die Herzogl. Staatskasse und Landesbank resp. deren Agenten, sowie die Herzogl. Receptur-beamten den Eisenbahn-Kassendienst mitversehen.

„ „ 430—449. Die Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse ist erst neuerdings gebildet worden, so daß zur Zeit statistische Angaben über dieselbe nicht gemacht werden können.

8. Königl. Preuß. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

I. Ueber das **Bahngebiet** der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn und die Verwaltung der, in die vorliegenden Tabellen nicht aufgenommenen Verbindungsbahn zu Berlin enthält der Jahrgang 1862 der Statistik S. 10 und die vorhergehenden Jahrgänge das Nähere. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1864 nicht vorgekommen.

II. **Bahn-Anlagen.**

1) **Geleise.** Es wurden im Jahre 1864 . . . 22740 lfde. Ruthen Geleise und 29815 Stück Schwellen ausgewechselt.

2) **Stationsbauten.** In Berlin wurde im Jahre 1864 ein Stall- und Appartements-Gebäude an Stelle des alten und in Cöpenick ein Güterschuppen mit Pappdach erbaut. In Fürstenwalde wurde das Wasserstations-Gebäude durch einen massiven Anbau mit freistehendem Schornstein vergrößert und in Siegersdorf der Bau eines Stationsgebäudes aus Sandstein an Stelle des abgebrannten in Angriff genommen, welches jedoch, wie der in Hainau im Bau befindliche neue massive Güterschuppen, am Schluß des Jahres 1864 noch nicht vollendet war. In Breslau wurde die Hälfte des Wagenschuppens, unter Anlage einer Wasserleitung dahin, zur Unterbringung von 3 Lokomotiven eingerichtet, überhaupt auf mehreren Stationen verschiedene Erneuerungen und Verbesserungen ausgeführt.

3) **Bahn-Telegraph.** Die Sprech-Apparate der ersten Leitung, welche aus Zeiger-Apparaten nach dem Kramerschen Systeme bestanden, sind im Laufe des Jahres durch Morséſche Drucktelegraphen-Apparate, und die der zweiten

Digitized by Google

Leitung durch Morsésche Apparate, bestehend aus Relais, Laufwerk, Schlüssel, Galvanoscop und Stromwender ersetzt worden. Die dritte Leitung ist ebenfalls mit Morséschen Apparaten, unter Benutzung der Batterien der zweiten Leitung und unter Hinzufügung der zur Verstärkung des Stromes erforderlichen Bunsenschen und Meidingerschen Elemente, besetzt.

III. **Industrielle Anlagen.** Die beiden Coaks-Brennereien in Breslau und Finkenheerd sind seit dem Jahre 1858 durch die veränderte Heizung der Lokomotiven außer Betrieb gesetzt.

Zur Ausführung der an Maschinen und Wagen vorkommenden Unterhaltungs-Arbeiten befinden sich in Frankfurt a. O. eine Central-Werkstatt und in Berlin, Breslau, Sorau, Görlitz und Liegnitz Neben-Werkstätten, in welchen im Jahre 1864 durchschnittlich 848 Arbeiter, welchen 207 730 Thlr. Lohn gezahlt wurde, beschäftigt waren. Der Werth der in diesen Werkstätten verarbeiteten Materialien beträgt pro 1864 zusammen 261 099 Thlr.

IV. **Verkehr und Ertrag.** Der in Kol. 276 und 278 der Tabellen näher ersichtlich gemachten Zunahme des Verkehrs gegenüber haben sich die Einnahmen aus dem Personenverkehre um 189 035 Thlr. und diejenigen aus dem Güterverkehre um 393 899 Thlr. gegen die correspondirenden Summen des Vorjahres erhöht. Die Vermehrung der Einnahmen aus dem Personenverkehre ist durch den Ertrag für Preußische und Oesterreichische Militair-Beförderungen in Folge des dänischen Krieges und durch Steigerung der Benutzung der III. und IV. Wagenklasse hervorgerufen. Die Mehr-Einnahme im Güterverkehre beruht im Allgemeinen auf Zunahme des Güterverkehrs, besonders des Kohlen-Verkehrs.

V. **Versicherungswesen.** Die Versicherung für Reisegepäck, Equipagen, Vieh und Güter findet nach den Bestimmungen des Betriebs-Reglements statt. Die Garantie trägt die Bahnverwaltung selbst und hat sie ihrerseits keinerlei Versicherungen mit Versicherungs-Gesellschaften geschlossen.

VI. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 430—449 der Tabellen) besteht noch eine Beamten-Sterbekasse mit 2241 Betheiligten und einem Bestande von 18 343 Thlrn. ult. 1864.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2b. Außerdem war im Jahre 1864 an Stelle des Syndikus ein Hülfsarbeiter, Regierungs-Assessor, gegen 2 Thlr. täglicher Diäten beschäftigt.

„ „ 76. Das Anlage-Kapital besteht:

a) in Stamm-Actien	10 000 000	Thlr.
b) in Prioritäts-Actien zum Ankauf der früheren Berlin-Frankfurter Bahn	4 175 000	„
c) in Prioritäts-Obligationen	6 800 000	„
Summe des concessionirten Anlage-Kapitals	20 975 000	Thlr.
Davon sind an die General-Staatskasse abgeführt	25	„
mithin verwendet	20 974 975	Thlr.

Aus Staatsfonds sind bis ult. 1864 überwiesen:

a) zum Bau des zweiten Geleises	5 160 000	Thlr.
b) zu baulichen Erweiterungen	1 482 880	„
c) zur Vermehrung der Transportmittel	1 187 394	„
zusammen	7 830 274	Thlr.,
wovon ult. 1864 noch Bestand war	8381	„
verbleiben	7 821 893	„

Ferner sind aus den Betriebs-Ueberschüssen in den Jahren 1852 bis 1864 zur Erweiterung und Vervollständigung der Anlagen, sowie zur Vermehrung der Transportmittel verwendet 4 419 613 „

Summe des bis ult. 1864 verwendeten Anlage-Kapitals 33 216 481 Thlr.

„ „ 83. Dies sind die Anlage-Kosten der Central-Werkstatt zu Frankfurt a. O.

„ „ 85. Hierin sind 1 414 173 Thlr. für den Ankauf der Berlin-Frankfurter Bahn mitenthalten.

„ „ 88b. Dies sind die in der Erläuterung zu Kol. 76 erwähnten Prioritäts-Actien.

„ „ 90a u. b. Diese Beträge sind in den in Kol. 77—86 aufgeführten Summen bereits mitenthalten (siehe Erläuterung zu Kol. 76).

„ „ 93. Von den 174 Lokomotiven sind 91 Stück gekuppelt und 83 Stück ungekuppelt; erstere sind sämmtlich mit Expansion, 47 Stück davon noch mit Kondensation versehen. Von den ungekuppelten 83 Maschinen sind 76 Stück mit und 7 Stück ohne Expansion, 1 Lokomotive mit und die übrigen 82 Stück ohne Kondensation versehen.

„ „ 100a. Diese 22 Gepäckwagen werden nur bei Güterzügen benutzt.

„ „ 108. An Reserve-Achsen sind vorhanden:

a) für Lokomotiven

Triebachsen	46	Stück	von	Eisen	und	17	Stück	von Stahl,
Laufachsen	31	„	„	„	„	59	„	„ „
Tenderachsen	68	„	„	„	„	20	„	„ „

b) für Wagen

350 Stück von Eisen und 270 Stück von Stahl.

„ „ 121e. Die Lokomotiven haben als vorgelegte Reservemaschinen 44 096 Meilen zurückgelegt, welche in Kol. 121a bis c mitenthalten sind.

„ „ 123d. Die Angahl der abgelassenen Material- und Arbeitszüge wird nicht notirt.

Digitized by Google

zu Kol. 128a u. 130c. Hierin ist auch das beim Reserve- und Rangirdienst verbrauchte Brennmaterial mit-enthalten.

Bei der Reduktion von Coaks auf Steinkohlen ist eine Tonne Steinkohlen = 360 Z.-Pfd. = 330 Z.-Pfd. Coaks gerechnet worden. Ausschließlich des Brennmaterials für den Dienst auf der Berliner Verbindungsbahn sind die in Kol. 130c aufgeführten Quantitäten Coaks und Steinkohlen, und zwar auf Steinkohlen reducirt, verbraucht. Der Durchschnitts-Verbrauch pro Nutzmeile beträgt deshalb brutto 206,536 Z.-Pfd. und netto 163,455 Z.-Pfd. Steinkohlen, oder 189,234 Z.-Pfd. resp. 149,825 Z.-Pfd. Coaks, gegen brutto 199,874 Z.-Pfd. und netto 155,735 Z.-Pfd. Steinkohlen oder 183,218 resp. 142,757 Z.-Pfd. Coaks im Vorjahre.

„ „ 137a. In diesem Betrage sind 37 408 Thlr. Selbstkosten für den Transport der Brennmaterialien auf der eigenen Bahn enthalten. Ausschließlich derselben würden die Kosten der verbrauchten Brennmaterialien 13,29 Sgr. pro Nutzmeile und 2,16 Pf. pro Achsmeile betragen.

„ „ 140. Die Postwagen, welche Eigenthum der Postverwaltung sind, haben auf der eigenen Bahn 460 067 Achsmeilen und auf fremden Bahnen 54 264 Achsmeilen zurückgelegt. Postwagen fremder Bahnen legten auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn 28 796 Achsmeilen zurück; es sind mithin von eigenen und fremden Postwagen auf der eigenen und fremden Bahnen überhaupt 543 127 Achs-meilen zurückgelegt worden.

„ „ 146. Hier sind die Achsmeilen der Postwagen nicht aufgenommen worden.

„ „ 151. Ebenso hier die auf fremden Bahnen zurückgelegten 54 264 Achsmeilen der Postwagen.

„ „ 166b, 168b, 169b, 170b u. 171b. Die hier besonders aufgeführten 58 059 Z.-Ctr. Eilgüter u. s. w. sind im „durchbrochenen Verkehr" (von Bahn zu Bahn) befördert worden. Bei Vertheilung derselben auf den direkten resp. Durchgangs-Verkehr würden auf ersteren ⅓ und auf letzteren ⅔ kommen.

„ „ 221. In dieser Summe sind auch die Kosten für Heizung, Erleuchtung und Reinigung der Empfangs-zimmer, der Stations-Büreau's, sowie für Erleuchtung und Reinigung der Bahn und der Bahn-höfe mitenthalten.

„ „ 263. Von den der Amortisation unterliegenden Stamm-Actien im ursprünglichen Betrage von . . . . . 10 000 000 Thlr.
sind vom Staate übernommen ⅓ mit . . . . . 1 437 500 Thlr.
und bis ult. 1864 amortisirt . . . . . 1 048 500 „ 2 486 000 „
Es verbleiben noch zur Verzinsung und Amortisation . . . . . 7 514 000 Thlr.
Hierfür sind im Jahre 1864 gezahlt:
a) an Zinsen . . . . . 302 294 Thlr.
b) an Amortisationsbeträgen . . . . . 86 700 „
zusammen 388 994 Thlr.

„ „ 267 ꝛc. u. 271 ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds giebt es bei der Königl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn nicht. Es sind hier aber diejenigen, aus den Betriebs-Ueberschüssen entnom-menen Ausgaben, welche in Folge von Elementar- oder Betriebs-Unfällen und diejenigen, welche für Ersatz von Schienen und Auswechselung von Schwellen, sowie für größere Ersatzstücke an Lokomotiven und Wagen entstanden sind, in den Kol. 269 u. 273 aufgeführt worden.

„ „ 433. Dies ist der Zuschuß, welchen der Staat jährlich mit 120 Thlrn. pro Meile Bahnlänge zur Pensionskasse leistet; derselbe beträgt für die Hauptbahn 6200 Thlr. und für die Berliner Ver-bindungsbahn 163 Thlr.

9. Königl. Preuß. Ostbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Preuß. Ostbahn, welches sich gegen die beiden Vorjahre nicht verändert hat, besteht aus:

1) der Hauptbahn von Frankfurt a. O. über Bromberg, Dirschau und Königsberg i. Pr. bis zur Russischen Grenze bei Eydtkuhnen . . . . . 96,11 Meilen,

2) den Zweigbahnen:
a) von Bromberg über Thorn nach Ottoczyn . . . . . 8,35 „
b) von Dirschau nach Danzig . . . . . 4,14 „
zusammen 108,40 Meilen;

3) den Verbindungsbahnen:
a) zwischen dem Grenzbahnhofe Eydtkuhnen und dem Russischen Grenzbahnhofe Wirballen . 0,14 „
b) zwischen dem Grenzbahnhofe Ottoczyn und dem Russisch-Polnischen Grenzbahnhofe Alexan-drowo, welche Strecke gemeinschaftlich mit der Warschau-Bromberger Bahn benutzt wird 0,57 „
überhaupt 109,11 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.**

1) **Bahnkörper.** Im Laufe des Jahres 1864 wurde das zweite Geleise auf den Bahnstrecken Driesen-Filehne u. Cüstrin-Landsberg-Zantoch vollendet und dem Betriebe übergeben. Auf der Bahnstrecke Elbing-Braunsberg wurden die Arbeiten für die Anlage des zweiten Geleises fortgesetzt und zu dem Behufe 98 Brücken und Durchlässe, sowie 1 Wegeunterführung, welche nur für ein Geleise ausgeführt waren, entsprechend verlängert.

Digitized by Google

Eine 4 Fuß weite Brücke mit eisernem Oberbau wurde bei dieser Gelegenheit ganz abgebrochen, in der Richtung geändert und 8 Fuß weiter wieder hergestellt. Es wurden ca. 6 Meilen Oberbau des zweiten Geleises fertig hergestellt; jedoch konnte wegen des sehr nassen Sommers und Herbstes und wegen der dadurch bedingten ungenügenden Consolidirung der Dämme keine der Strecken zum Winter dem Betriebe übergeben werden. Ueberhaupt sind die Geleise gegen das Vorjahr um 11,₅₀ Meilen vermehrt worden.

Wie in den früheren Jahren wurde im Jahre 1864 wiederum eine Anzahl hölzerner verfaulter Brücken und Durchlässe unter den Parallelwegen und Wege-Uebergangsrampen massiv hergestellt.

Die Anpflanzungen auf der Strecke zum Schutze gegen Schneeverwehungen, sowie zur Einfriedigung der Bahn überhaupt sind im Jahre 1864 bedeutend erweitert worden.

2) **Stationsbauten.** Auf dem Bahnhofe Kreuz wurden der Umladeperron neben dem Güterschuppen mit einer Halle von 122 ½ Fuß versehen, 2 Beamten-Wohnhäuser mit Stallungen erbaut und die alte Wasserstation durch einen massiven Anbau vergrößert. Auf dem Bahnhofe Schneidemühl wurde ein neuer Locomotivschuppen von 2 Ständen vollendet, der alte Güterschuppen dem Empfangsgebäude gegenüber translocirt und durch einen zweistöckigen, 39 ½′ langen und 29 ½′ breiten massiven Anbau vergrößert; das Stallgebäude auf diesem Bahnhofe wurde neben den Güterschuppen-Anbau versetzt und hat einen Anbau erhalten. Außerdem wurden noch mehrere Umbauten und Vergrößerungen dieses Bahnhofs zur Ausführung gebracht.

Auf dem Bahnhofe Kotomierz ist ein massiver Güterschuppen von 452 ½ Fuß Grundfläche neu erbaut worden und der Bodenraum des Güterschuppens in Eydtkuhnen durch einen weiteren Anbau um 1575□ Fuß und das Expeditionslokal um 236 ½□ Fuß erweitert worden.

Sodann sind auf den Bahnhöfen Thorn und Ottoczyn Centesimalwaagen von je 450 Ctr. Tragfähigkeit nebst Waagehäuschen aufgestellt worden.

III. **An industriellen Anlagen** besitzt die Ostbahn eine Maschinenbau-Anstalt in Dirschau und eine Ziegelei in Kniebau bei Dirschau. Die Cementfabrik in Dirschau wurde im Jahre 1864 verkauft.

IV. Die **Betriebsmittel** sind um 30 Locomotiven, 77 vierrädrige Lastwagen, 21 vierrädrige und 6 sechsrädrige Arbeitswagen vermehrt worden.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 15a. Die einzelnen Bahnstrecken wurden an folgenden Tagen dem Betriebe übergeben:

am 27. Juli 1851 Kreuz-Bromberg,	am 12. Oktober 1857 Frankfurt a. O.-Kreuz,
„ 6. August 1852 Bromberg-Danzig,	„ 6. Juni 1860 Königsberg Stallupönen,
„ 19. Oktober 1852 Marienburg-Braunsberg,	„ 15. August 1860 Stallupönen-Eydtkuhnen,
„ 2. August 1853 Braunsberg-Königsberg,	„ 24. Oktober 1861 Bromberg-Thorn,
„ 12. Oktober 1857 Dirschau-Marienburg (einschließlich der Weichsel- u. Nogatbrücken),	„ 4. Dezember 1862 Thorn-Ottoczyn.

„ „ 79f. Von dieser Summe kommen auf den Bau der Weichsel- und Nogatbrücken bei Dirschau 5080948 Thlr.

„ „ 87. Ausschließlich des in vorstehender Erläuterung erwähnten Baukapitals der Weichsel- und Nogatbrücken beträgt das Anlage-Kapital 371 175 Thlr. pro Meile und 49 280 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge.

„ „ 96d. Außerdem sind noch 2 sechsrädrige Salonwagen für Reisen fürstlicher Personen vorhanden.

„ „ 123d. Die Anzahl der abgelassenen Material- und Arbeitszüge wird nicht notirt.

„ „ 164b. Das gewährte Freigewicht wird ebenfalls nicht notirt.

„ „ 167. Die hier aufgeführten 309 Z.-Ctr. Postgüter sind auf der Strecke Bromberg-Alexandrowo befördert worden. Die außerdem beförderten Postgüter werden nicht notirt, weil für deren Beförderung Seitens der Postverwaltung eine Aversional-Summe gezahlt wird.

„ „ 173a. Außer den hier aufgeführten sind noch Baugüter mit besonderen Zügen, vor welchen die Locomotiven 14 284 Meilen zurückgelegt haben, befördert, das Gewicht derselben aber nicht notirt worden.

„ „ 175c u. 205c. Dies sind die beförderten Militair-Fahrzeuge resp. die Einnahmen dafür.

„ „ 200. Hiervon kommen 70 Thlr. auf die in Kol. 167 aufgeführten, zwischen Bromberg und Alexandrowo beförderten Postgüter. Die verbleibenden 8578 Thlr. repräsentiren das für Beförderung der Postgüter auf den übrigen Strecken der Ostbahn gezahlte Pauschquantum.

„ „ 204. Dies ist die Einnahme für die mit besonderen Zügen beförderten Baugüter (siehe Erl. zu Kol 173a).

„ „ 259. Nach Abzug des Baukapitals der Weichsel- und Nogatbrücken von 5 080 948 Thlrn. (siehe Erl. zu Kol. 79f) würde sich das verbleibende Anlage-Kapital der Ostbahn von 40 580 647 Thlrn. mit 6,₉₀ Proc. verzinst haben.

„ „ 267 x. u. 270 x. Ein besonderer Reserve- und Erneuerungsfonds besteht nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

a) beim Reservefonds

für Bahnanlagen (Kol. 269a) 1789 Thlr., für Betriebsmittel (Kol. 269b) 4440 Thlr.,

b) beim Erneuerungsfonds

für Bahnanlagen (Kol. 273a) 349 862 Thlr., für Betriebsmittel (Kol. 273b) 65 681 Thlr.

Ferner würden aus dem Ergänzungsfonds (bei Privatbahnen in dem Erneuerungsfonds enthalten) 134 892 Thlr. für Bahnanlagen x. und 22 097 Thlr. für Betriebsmittel gezahlt worden sein.

„ „ 344. Hier sind auch die Krahn- und Brückenmeister aufgeführt.

Digitized by Google

zu Kol. 345. Desgl. hier die Krahn- und Brückenwärter.
„ „ 357. Dies ist der Telegraphen-Inspektor, wogegen
„ „ 358. die Telegraphen-Aufseher hier aufgeführt sind.

10. Königl. Preuß. Saarbrücker Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Saarbrücker und Saarbrücken-Trier-Eisenbahnen, sowie über die Betriebsleitung der angrenzenden Rhein-Nahe-Eisenbahn durch die „Königl. Preuß. Eisenbahn-Direktion zu Saarbrücken" ist das Nähere in dem Jahrgang 1861 der Statistik S. 10 enthalten. Veränderungen hiergegen sind auch im Jahre 1864 nicht vorgekommen.

II. Das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt die in der Statistik pro 1863 Seite 163 näher beschriebenen Linien der

a) Hauptbahn von zusammen . . . . . 16,20 Meilen,
sowie b) die Zweigbahnen nach den Kohlenschächten ꝛc von zusammen . . . . . 2,33 „
überhaupt 18,61 Meilen.

Hierzu kommt noch die von der Französischen Ostbahn-Verwaltung gepachtete Strecke von der Französischen Grenze bis Forbach . . . . . 0,64 „
Mithin Gesammt-Betriebslänge 19,25 Meilen.

III. **Bahn-Anlagen.**

1) **Geleise.** Auf der Strecke Saarbrücken-Neunkirchen wurde die in den Vorjahren begonnene Auswechselung der 4" und 4½" hohen Schienen gegen 5" hohe auch im Jahre 1864 fortgesetzt. Es sind 500 lfde. Ruthen 4½" Geleise und 730 lfde. Ruthen 4" Geleise in 5" umgewandelt, sowie im Zusammenhange mit denselben 10 alte 4" Weichen im 5" umgeändert.

Mit der Erneuerung des Bettungs-Materials und der Schwellen wurde ebenfalls fortgefahren, namentlich auf den Strecken von Grube Sulzbach bis Grube Altenwald, auf dem Bahnhofe St. Johann-Saarbrücken und der Strecke Trier-Wasserbillig.

2) **Stationsbauten.** Im Jahre 1864 erfolgte der Umbau der Grubenstation Heinitz und die Vergrößerung der Bahnhöfe Dudweiler, Sulzbach und Friedrichsthal. Mit dem Umbaue der Grubenstationen Dechen und Reden wurde begonnen.

Auf dem Bahnhofe St. Johann-Saarbrücken wurde die neue Werkstätten-Anlage mit Maschinen ausgerüstet und mehrere Bauten vollendet und in Benutzung genommen.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden um 50 vierrädrige bedeckte und 100 vierrädrige offene Güterwagen vermehrt.

V. Neben der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 430—449 der Tabellen) besteht noch eine aus den laufenden Beiträgen der Betheiligten gebildete Krankenkasse, welche bei Erkrankungen unentgeldliche ärztliche Hülfe, Arznei und den Arbeitern ein mäßiges Pflegegeld gewährt. Diese Kasse hatte ult. 1864 einen Bestand von 22 351 Thlrn. und nahmen an derselben ca. 465 Beamte und 1000 Arbeiter Theil.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2b. Hierunter befindet sich ein Hülfsarbeiter mit 600 Thlr. Gehalt.

„ „ 15. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken fand in nachstehender Reihenfolge statt:

am 15. September 1850 ein Theil und am 16. November 1850 die ganze Strecke Bexbach-Forbach (Saarbrücker E.),	am 16. Dezember 1858 Saarbrücken-Merzig, „ 26. Mai 1860 Merzig-Trier und „ 29. August 1861 Conz-Wasserbillig.

„ „ 81b. Hierin sind auch die Anlage-Kosten der Wärterbuden mitenthalten.

„ „ 145. Dies sind die von den Arbeitswagen auf fremden Bahnen zurückgelegten Achsmeilen.

„ „ 161. Von der Gesammtzahl der Reisenden sind auf Retour-Billets zu ermäßigten Preisen befördert worden:

in der	I. Klasse	969 Personen
„ „	II. „	27 650 „
„ „	III. „	162 287 „
	zusammen	190 906 Personen,

welche bei der Frequenz doppelt in Ansatz gebracht worden sind.

„ „ 167. Das Gewicht der beförderten Postgüter wird nicht besonders notirt, weil für deren Beförderung Seitens der Postverwaltung ein Pauschquantum gezahlt wird (siehe Kol. 200).

„ „ 170a u. b. Dies sind die aus den Saargruben beförderten Kohlen. Die außerdem zur Beförderung gekommenen Kohlen und Coaks sind in Kol. 169c enthalten.

„ „ 267 ꝛc. u. 270 ꝛc. Ein besonderer Reserve- und Erneuerungsfonds besteht nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergl. Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

a) beim Reservefonds
für Bahnanlagen (Kol. 269a) 1217 Thlr. und für Betriebsmittel (Kol. 269b) 556 Thlr.
b) beim Erneuerungsfonds
für Bahnanlagen (Kol. 273a) 90 312 Thlr. und für Betriebsmittel (Kol. 273b) 38 035 Thlr.

„ „ 360. Von den hier aufgeführten Beamten verwaltet der eine die Betriebs-Materialien und der andere die Werkstätten-Materialien.

Digitized by Google

zu Kol. 368, 371, 382, 383, 390, 396, 402 bis 423. Die in diesen Kolonnen aufgeführten Beamten fungiren gemeinschaftlich für die Saarbrücker und Rhein-Nahe-Eisenbahn.

„ „ 390. Der Ober-Maschinenmeister fungirt gleichzeitig für die Rhein-Nahe-Eisenbahn, wogegen der Maschinenmeister nur für die Saarbrücker Eisenbahn angestellt ist.

11. Königl. Preuß. Westfälische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Westfälischen Eisenbahn umfaßte ult. 1864 folgende Bahnstrecken:

a)	die frühere Köln-Mindener-Thüringer Verbindungs-Eisenbahn von der Preußisch-Kurhessischen Grenze bei Warburg bis Hamm	17,91 Meilen,
b)	die frühere Münster-Hammer Eisenbahn von Hamm bis Münster	4,64 „
c)	die Bahnstrecke von Münster bis Rheine	5,13 „
d)	von der Altenbeken-Holzmindener Eisenbahn die am 1. Oktober 1864 eröffnete Strecke von Altenbeken bis Höxter	5,50 „
	zusammen	33,21 Meilen.
	Der Betrieb auf der Strecke von Warburg bis zur Kurhessischen Grenze ist an die Direktion der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn verpachtet; es stehen daher im eigenen Betriebe	0,61 „ 32,60 Meilen,
	für welche sich mit Rücksicht auf die Betriebs-Eröffnungszeit der Strecke ad d ein mittlerer Jahresdurchschnitt von berechnet.	28,47 Meilen

Außerdem ist von der Bahnlinie Emden-Rheine-Löhne die zum größten Theile auf Preußischem Gebiete belegene und . . . . . 7,98 Meilen lange Strecke von der Preußisch-Hannoverschen Grenze bei Salzbergen bis nach Osnabrück von der Westfälischen Eisenbahn-Verwaltung aus Staatsmitteln gebaut, der Betrieb auf derselben aber der Königl. Hannoverschen Staats-Eisenbahn-Verwaltung pachtweise überlassen worden.

II. **Bahn-Anlagen.** Zur Verhütung von Waldbränden durch Lokomotivfunken-Auswurf sind in verschiedenen Königl. Forsten 1330 lfde. Ruthen Gräben von 6 Fuß oberer und 1 Fuß Sohlen-Breite gezogen und die Bahn-Seitengräben vollständig aufgeräumt. Zur Vergrößerung der Werkstätten sind auf dem Bahnhof Paderborn zwei große Flügelbauten aufgeführt.

Die Drehscheibe auf dem Bahnhofe Soest ist durch eine neue ersetzt, bei welcher Gelegenheit auch die dazu führenden Geleise verlegt worden sind.

Auf dem Bahnhofe Drensteinfurt ist ein Expeditions-Lokal für die Post eingerichtet, das bisherige Postlokal im Stationsgebäude zu Emsbetten dagegen zu einer Bahnmeister-Dienstwohnung umgewandelt worden.

III. **Betriebsmittel.** Vier bereits früher ausrangirte Lokomotiven sind im Laufe des Jahres verkauft worden. Die Anzahl der Wagen ist dieselbe geblieben; 5 Personenwagen IV. Klasse sind zu Wagen III. Klasse umgebaut, 11 Coakswagen zum Viehtransport und 1 sechsrädriger bedeckter Güterwagen zu einem Gepäckwagen eingerichtet.

IV. **Verkehrs-Verbindungen.** Die Verbände, denen die Westfälische Bahn als Mitglied angehört, sind in dem Berichte derselben S. 164 der Statistik pro 1863 genannt. Außerdem findet noch direkte Expedition von Frachtgütern aller Art statt:

a) zwischen den Stationen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes und den Stationen Riesa, Dresden, Zittau, Reichenberg und Görlitz;

b) zwischen den Stationen der Westfälischen Bahn und den Stationen der Rheinischen Bahn oberhalb Köln;

c) für Kaffeesendungen von den Stationen Amsterdam und Rotterdam nach den Stationen der Westfälischen Eisenbahn.

Außerdem werden noch durch Vermittelung der Köln-Mindener Bahn Personen und Reisegepäck direkt expedirt zwischen Münster einerseits und den Stationen des Norddeutschen Eisenbahn-Verbandes: Bremen, Harburg, Hannover, Braunschweig, Magdeburg, Berlin, Leipzig und Dresden andererseits.

V. Außer der **Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse** (Kol. 430—449 der Tabellen) bestehen noch 2 Krankenkassen, die eine für geringer besoldete Bahnbeamte, die andere für die Werkstätten-Arbeiter, welche die Bestimmung haben, geringer besoldeten Beamten ꝛc. und deren Familiengliedern bei Erkrankungen gegen monatliche, nach dem Gehalt bemessene Beiträge freie ärztliche Behandlung und Arznei zu gewähren.

Zu beiden Kassen, welche ult. 1864 einen Bestand von 6532 Thlrn. hatten, gehörten Ende 1864 1142 Theilnehmer, welche 3352 Thlr. Jahresbeitrag zahlten.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 10. Wegen des außerdem zur Westfälischen Eisenbahn gehörigen Theiles der Bahnstrecke Emden-Rheine-Löhne siehe ad I. dieses Berichts.

„ „ 15. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken fand in nachstehender Reihenfolge statt:

am 4. Oktober 1850 Paderborn-Hamm,
„ 6. Februar 1851 Haueda-Warburg,
„ 21. Juli 1853 Warburg-Paderborn,
am 23. Juni 1856 Münster-Rheine und
„ 1. Oktober 1864 Altenbeken-Höxter.

„ „ 77. Dies sind die Kosten des Ankaufs der Köln-Mindener-Thüringer Verbindungsbahn.

„ „ 137. Hierin sind 3284 Thlr. Kohlenprämien enthalten.

Digitized by Google

zu Kol. 140. Außerdem haben die Postwagen auf fremden Bahnen 169 865 Achsmeilen zurückgelegt.

„ „ 146. Vorstehende 169 865 Achsmeilen sind hierin mitenthalten.

„ „ 206a. Dies ist die Einnahme für die beförderten 2315 Luxuspferde, diejenige für die 782 Koppelpferde ist in Kol. 206b enthalten.

„ „ 215. Hierunter sind 137 985 Thlr. enthalten, welche für Ergänzungen und Erneuerungen verausgabt worden sind.

„ „ 218. Desgl. hier 1278 Thlr.

„ „ 219. Desgl. hier 1573 Thlr.

„ „ 238. Ebenso hier 68 336 Thlr.

„ „ 221. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Wärterlokale enthalten.

„ „ 259. Dem Ueberschusse von . . . . . 363 293 Thlrn.
sind auch die Ueberschüsse der Restverwaltung von . . . . . 778 „
und die Einnahmen an Defekten von . . . . . 70 „
hinzugerechnet worden, derselbe beträgt also . . . . . 364 141 Thlr.

„ „ 267—274. Ein Reserve- und Erneuerungsfonds besteht nicht, es werden vielmehr die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten.

Die Ausgaben, welche aus dergl. Fonds event. zu bestreiten gewesen wären, sind in vorstehenden Bemerkungen zu Kol. 215—238 angegeben.

„ „ 433. Dies ist der Zuschuß, welchen der Staat jährlich mit 120 Thlrn. pro Meile Bahnlänge zur Pensionskasse beisteuert.

12. Königl. Sächsische östliche Staats-Eisenbahnen.

I. **Verwaltung.** Die Königl. Sächsischen östlichen Staats-Eisenbahnen stehen unter einer Verwaltung, der „Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion zu Dresden."

Dieselbe leitet auch den Betrieb der angrenzenden Löbau-Zittauer und Zittau-Reichenberger Privatbahnen.

II. **Bahngebiet.** Dasselbe besteht aus:

a) der Sächsisch-Böhmischen Linie von Dresden (Altstadt) über Pirna, Königstein und Krippen (Schandau) bis zur Sächsisch-Böhmischen Grenze bei Bodenbach . . . . . 7,20 Meilen,

b) der Sächsisch-Schlesischen Linie von Dresden (Neustadt) über Radeberg, Bischofswerda, Bautzen, Löbau und Reichenbach nach Görlitz . . . . . 13,55 „

c) der Tharandt-Freiberger Linie . . . . . 3,51 „

zusammen 24,26 Meilen.

Die zur Sächsisch-Böhmischen Linie gehörige Strecke von der Sächsisch-Böhmischen Grenze bis Bodenbach . . . . . 1,46 „

ist Eigenthum der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft und wird von der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung pachtweise benutzt; dagegen ist die von der Sächsisch-Schlesischen Linie im Königreich Preußen liegende Strecke von der Sächsisch-Preußischen Grenze bis Görlitz — 1,97 Meilen — Eigenthum der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung.

III. Die zur Sächsisch-Böhmischen Linie gehörige **Verbindungsbahn** in Dresden verbindet diese Linie mit den Alberts- und Leipzig-Dresdener Gesellschaftsbahnen, sowie mit der Sächsisch-Schlesischen Linie.

IV. Ueber den **Erneuerungsfonds**, gemeinschaftlich mit den Sächsischen westlichen Staatsbahnen, sowie

V. die **Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse**, gemeinschaftlich für alle Königl. Sächsischen Staats- und die unter Staatsverwaltung stehenden Löbau-Zittauer und Zittau-Reichenberger Privat-Eisenbahnen, ist das Nähere S. 165 u. 166 der Statistik pro 1863 mitgetheilt worden.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1864 nicht vorgekommen.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 15. Der Betrieb ist eröffnet:

streckenweise	auf der ganzen Bahn
am 17. November 1845 auf der Sächsisch-Schlesischen Linie,	am 1. September 1847 auf der Sächsisch-Schlesischen Linie,
„ 1. August 1848 auf der Sächsisch-Böhmischen Linie,	„ 19. April 1852 auf der Sächsisch-Böhmischen Linie und
	„ 11. August 1862 auf der Tharandt-Freiberger Linie.

„ „ 86. Von dem hier aufgeführten Anlage-Kapitale kommen:
auf die Sächsisch-Böhmische Linie . . . . . 6 463 940 Thlr.
„ „ „ Schlesische „ . . . . . 8 167 987 „
und auf die Tharandt-Freiberger Linie . . . . . 3 140 577 „
zusammen 17 772 504 Thlr.

„ „ 91e. Außer den hier aufgeführten wurden noch 5 Lokomotiven der Löbau-Zittauer und Zittau-Reichenberger Privatbahnen benutzt. Die von denselben zurückgelegten Meilen sind in Kol. 121 und 122 mitenthalten.

Digitized by Google

zu Kol. 123 u. 124. **Es wurden abgelassen:**

a) auf der Sächsisch-Böhmischen Linie

1502	Courier- und Schnellzüge mit durchschnittlich	21 Achsen,
2381	Personenzüge mit durchschnittlich	31 „
4875	Güter- und gemischte Züge, einschließlich 3278, welche auf der Verbindungsbahn zwischen Alt- und Neustadt-Dresden befördert worden sind, mit durchschnittlich	108 „
88	Material- und Arbeitszüge mit durchschnittlich	23 „

b) auf der Sächsisch-Schlesischen Linie

1123	Courier- und Schnellzüge mit durchschnittlich	20 „
3285	Personenzüge mit durchschnittlich	32 „
2204	Güter- und gemischte Züge mit durchschnittlich	145 „
143	Material- und Arbeitszüge „ „	28 „

c) auf der Tharandt-Freiberger Linie

1	Courierzug mit	6 „
2038	Personenzüge mit durchschnittlich	30 „
749	Güter- und gemischte Züge mit durchschnittlich	51 „

„ „ 180b u. 132b. Die Anzahl der in Mischung von Steinkohlen mit Coaks und Braunkohlen mit Steinkohlen zurückgelegten Nutzmeilen läßt sich nicht angeben, da das hier (in Kol. 130c u. 132c) und das in Kol. 128 angegebene Feuerungsmaterial durchgängig in verschiedener Mischung zur Verwendung gekommen ist.

„ „ 161. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

„ „ 167, 180b, 184b, 190b u. 200. Die Postgüter werden nicht besonders notirt, weil die befördernde Bahn eine Staatsbahn ist und deshalb gegenseitige Abrechnung nicht stattfindet.

„ „ 170. Kohlen und Coaks werden in den Registern nicht getrennt geführt, sondern es sind dieselben unter den Gütern der ermäßigten Klasse enthalten.

„ „ 173. Die hier aufgeführten Betriebsdienst- und Baugüter sind mit besonderen Zügen für die Selbstkosten befördert worden; die mit den gewöhnlichen Zügen zum Transport kommenden dergl. Güter sind frachtfrei und werden nicht notirt.

„ „ 177a. Ebenso wird das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere nicht notirt.

„ „ 193 u. 194a. Dies ist die Einnahme für die mit Extrazügen beförderten Personen (siehe Erl. zu Kol. 161).

„ „ 223. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen für gewöhnliche Fälle sich von den übrigen Bahnunterhaltungs-Kosten nicht trennen lassen.

„ „ 230—233. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für die übrigen Bahnhofsarbeiten nicht getrennt notirt werden.

„ „ 344 u. 345. Unter Kol. 344 befindet sich ein Oberbahnwärter und unter Kol. 345 16 Bahnwärter, denen der Billetverkauf an den Haltestellen übertragen ist und wofür dieselben eine angemessene jährliche Vergütung erhalten.

„ „ 346. Hierunter haben die Signal- und Schlagwärter Aufnahme gefunden.

„ „ 349, 379 u. 382. Das hierunter aufgeführte Personal des Bahnamtes Löbau fungirt zugleich für die Löbau-Zittauer Eisenbahn.

„ „ 350. Dieser Beamte ist gleichzeitig Billeteur, Eilgut- und Gepäck-Expedient.

„ „ 357. Außer der Remuneration bezieht dieser Beamte bei Dienstreisen noch Diäten nach festgestelltem Satze.

„ „ 368. Diese Beamten führen den Titel „Betriebs-Oberinspektor“ und es fungirt einer derselben zugleich für die Löbau-Zittauer und Zittau-Reichenberger Gesellschaftsbahnen.

„ „ 379. Von diesen Beamten sind 3 zugleich Güter-Expeditions-Assistenten und einer Gepäck- und Eilgut-Expedient.

„ „ 380. Diese Beamten sind zugleich „Eilgut-Expedienten.“

„ „ 381. Als Gepäckwieger fungiren zugleich die in Kol. 389 aufgeführten Kofferträger.

„ „ 390. Der zweite dieser Beamten führt den Titel „Maschinen-Verwaltungs-Assistent.“

„ „ 407a. Von diesen Beamten führt der erste den Titel „Kassen-Oberinspektor,“ der zweite den: „Kassen-Inspektor;“ es fungiren dieselben für die sämmtlichen Königl. Sächsischen Staats- und die in Staatsverwaltung stehenden Privat-Eisenbahnen und beziehen außer den Gehalten bei Dienstreisen noch Diäten nach festgestellten Sätzen.

„ „ 408—411. Diese Funktionen sind in den in Kol. 413 u. 414 aufgeführten Beamten vereinigt.

„ „ 412. Dieser Beamte führt den Titel „Kassirer.“

„ „ 414. Hierunter sind 2 Assistenten und 7 Expedienten der Buchhalterei mitaufgeführt.

Digitized by Google

13. Königl. Sächsische westliche Staats-Eisenbahnen.

I. **Verwaltung.** Die Königl. Sächsischen westlichen Staats-Eisenbahnen stehen unter einer Verwaltung, der „Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion zu Leipzig."

II. **Bahngebiet.** Dasselbe besteht aus:

1) der Sächsisch-Bayerischen Linie von Leipzig über Kleritzsch, Altenburg, Gößnitz, Werdau, Reichenbach und Plauen nach Hof mit der Abzweigung von Werdau nach Zwickau, zusammen . . . . . 24,01 Meilen,
2) der Obererzgebirgischen Linie von Zwickau über Wiesenburg, Stein, Niederschlema und Aue nach Schwarzenberg mit der Abzweigung von Niederschlema nach Neustädtel resp. Schneeberg, zus. 6,10 „
3) der Niedererzgebirgischen Linie, bestehend aus der früheren Chemnitz-Riesaer Staatsbahn von . 8,79 „ und deren Fortsetzung nach Zwickau und Gößnitz von . . . . . 8,06 „
4) der von Lugau nach Wüstenbrand führenden, auf Kosten einer Actien-Gesellschaft gebauten und von der Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung seit dem 15. November 1858 vorläufig auf 20 Jahre pachtweise übernommenen s. g. „Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn" von . . . . . 1,03 „

zusammen 48,99 Meilen.

Die zur Sächsisch-Bayerischen Linie gehörige Strecke von der Sächsisch-Bayerischen Grenze bis Hof (1,33 Meilen) ist Eigenthum der Königl. Bayerischen Staats-Regierung und wird von der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung pachtweise benutzt.

III. Ueber den **Erneuerungsfonds** und

IV. die **Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse** enthält der Bericht der Sächsischen östlichen Staatsbahnen, mit welchen dieselben gemeinschaftlich sind, resp. der Jahrgang 1863 der Statistik S. 165 u. 166 die näheren Mittheilungen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2a. Das als unbesoldet aufgeführte Mitglied der Direktion ist ein Assessor, welcher nur zu gewissen Verhandlungen zugezogen wird und dafür eine jährliche Entschädigung von 120 Thlrn. erhält.

„ „ 13. In den Tarifen wird die Bahnlänge für den Personenverkehr auf 48,69 und für den Güterverkehr auf 49,99 Meilen angenommen.

„ „ 15. Der Betrieb ist eröffnet:

streckenweise	auf der ganzen Bahn
am 19. Septbr. 1842 auf der Sächsisch-Bayerischen Linie,	am 16. Juli 1851 auf der Sächsisch-Bayerischen Linie,
„ 1. Novbr. 1854 auf der Obererzgebirgischen Linie und	„ 15. Mai 1858 auf der Obererzgebirgischen Linie,
„ 30. August 1847 auf der früheren Chemnitz-Riesaer Staatsb. (Niedererzgeb. Linie).	„ 15. November 1858 auf der Niedererzgebirgischen Linie (Hauptb.) und
	„ 19. September 1859 auf der Zweigb. nach Neustädtel resp. Schneeberg.

„ „ 86. Von dem hier aufgeführten Anlage-Kapitale kommen:

auf die Sächsisch-Bayerische Linie	17 025 972 Thlr.
„ „ Obererzgebirgische „	3 043 057 „
„ „ Niedererzgebirgische „	12 898 290 „
zusammen	32 967 319 Thlr.;
es ist jedoch nicht dieses, sondern nur der Betrag von	31 188 123 „
aus Staatsmitteln aufgewendet worden, da für die früher im Eigenthum einer Actien-Gesellschaft befindlich gewesene Chemnitz-Riesaer Eisenbahn bereits vor der Baubeendigung verausgabt waren, auf die Erwerbung dieser Bahn, deren Vollendung und die nöthige Ausrüstung derselben vom Staate aber nur	7 268 407 Thlr.
	5 489 211 „
demnach	1 779 196 Thlr.

weniger verwendet worden sind.

„ „ 91d, 102a, 104a, 113b u. 116b. Hierin sind 2 Tenderlokomotiven, 162 vierrädrige offene Güterwagen und 1 Arbeitswagen enthalten, welche Eigenthum der Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn-Gesellschaft sind und von der Sächsischen westlichen Staats-Eisenbahn-Verwaltung vertragsweise benutzt werden.

Die Anschaffungskosten dieser Maschinen und Wagen sind aber in Kol. 113a und 116a nicht enthalten und es ist deshalb bei den Durchschnittsberechnungen Kol. 113b und 116b die Bahnlänge der Sächsischen Staatsbahnlinien von 46,96 Meilen als Divisor in Ansatz gebracht worden.

„ „ 91e, 94 u. 102g. Außer den hier aufgeführten Transportmitteln sind noch 7 Lokomotiven, 7 Tender und 331 vierrädrige Güterwagen von den im Bau begriffenen Chemnitz-Annaberger und Voigtländischen Staatsbahnen benutzt und die von denselben zurückgelegten Meilen in Kol. 121, 122 und 143 mitaufgenommen worden.

„ „ 123 u. 124. Es wurden abgelassen:

a) zwischen Leipzig u. Werdau	3147 Güter- u. gem. Züge m. durchschn. 151 Achsen,
973 Courier- u. Schnellz. m durchschn. 16 Achsen,	155 Mater.- u. Arbeitsz. „ „ 31 „
3283 Personenzüge „ „ 35 „	

Digitized by Google

b zwischen Werdau und Hof

924 Courier- u. Schnellz. m. durchschn. 16 Achsen,
2962 Personenzüge „ „ 29 „
7052 Güter- u. gem. Züge „ „ 68 „
41 Mater.- u. Arbeitsz. „ „ 31 „

c) zwischen Riesa und Zwickau

376 Courier- u. Schnellz. m. durchschn. 16 Achsen,
3514 Personenzüge „ „ 31 „
2797 Güter- u. gem. Züge „ „ 83 „
72 Mater.- u. Arbeitsz. „ „ 29 „

d) zwischen Göhnitz u. Glauchau

2101 Personenzüge mit durchschnittlich 22 Achsen,
1692 Güter- u. gem. Züge mit durchschn. 34 Achsen,

e) zwischen Zwickau u. Schwarzenberg

2573 Personenzüge . mit durchschn. 42 Achsen,
1071 Güter- u. gem. Züge „ „ 53 „

f) zwischen Niederschlema und Schneeberg

4351 Personenzüge . mit durchschn. 18 Achsen,
206 Güter- u. gem. Züge „ „ 27 „

g) auf der zur Obererzgebirgischen Linie gehörigen Kohlenbahn

10356 Güter- u. gem. Züge m. durchschn. 65 Achsen.

zu Kol. 161. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

„ „ 167, 180b, 184b, 190b u. 200. Die Postgüter werden nicht besonders notirt, weil die beförderude Bahn eine Staatsbahn ist und deshalb gegenseitige Abrechnung nicht stattfindet.

„ „ 170. Kohlen und Coaks werden in den Registern nicht getrennt geführt, sondern es sind dieselben unter den Gütern der ermäßigten Klasse enthalten.

„ „ 173. Die hier aufgeführten Betriebsdienst- und Baugüter sind mit besonderen Zügen für die Selbstkosten befördert worden, die mit den gewöhnlichen Zügen zum Transport kommenden dergl. Güter sind frachtfrei und werden nicht notirt.

„ „ 175c u. 176a. Hierin sind 27 Militairfahrzeuge und 2147 Militairpferde mitenthalten.

„ „ 177a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

„ „ 193 u. 194a. Dies ist die Einnahme für die mit Extrazügen beförderten Personen (cfr. Erläuterung zu Kol. 161).

„ „ 205c. Die Einnahme für die beförderten Militairfahrzeuge ist in Kol. 206a enthalten.

„ „ 206a. Dies ist die Einnahme für die beförderten 27 Militairfahrzeuge und 2147 Militairpferde (cfr. Erl. zu Kol. 175c und 176a).

„ „ 223. Hier sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung aufgeführt worden, da diejenigen für gewöhnliche Fälle sich von den übrigen Bahnunterhaltungskosten nicht trennen lassen.

„ „ 230—233. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für die übrigen Bahnhofsarbeiten nicht getrennt notirt werden.

„ „ 276—279. Eine Vergleichung der Personen- und Güter-Frequenz mit dem Vorjahre ist nicht möglich, weil über die Betriebsresultate der zum Bahngebiete der Sächsischen westlichen Staatsbahnen gehörigen Linien vom Jahre 1864 ab nur eine Rechnung geführt wird.

„ „ 345. Hierunter befinden sich 21 Bahnwärter, denen der Billetverkauf an den Haltestellen übertragen ist und wofür dieselben eine angemessene jährliche Vergütung erhalten.

„ „ 346. Hierunter haben die Signal- und Schlagwärter Aufnahme gefunden.

„ „ 368. Von diesen Beamten führen 2 den Titel „Betriebs-Ober-Inspektor" und einer den Titel „Transport-Ober-Inspektor."

„ „ 379. Von den hier aufgeführten Beamten sind 14 zugleich Güter-Expeditions-Assistenten.

„ „ 380. Diese Beamten sind zugleich „Eilgut-Expedienten."

„ „ 381. Als Gepäckwieger fungiren zugleich die in Kol. 389a aufgeführten Kofferträger.

„ „ 390. Vier dieser Beamten führen den Titel „Maschinenverwaltungs-Assistent."

„ „ 404. Der erste dieser Beamten führt den Titel „Büreau-Inspektor."

„ „ 412. Dieser Beamte führt den Titel „Kassirer."

„ „ 414. Hierunter sind 1 Assistent und 2 Expedienten der Buchhalterei mitaufgenommen.

„ „ 417. Diese Funktion wird von einem Kontrol-Büreau-Beamten mitversehen.

14. Königl. Württembergische Staats-Eisenbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr ist mit dem Kalenderjahre nicht identisch, sondern es beginnt mit dem 1. Juli. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich daher auf den Zeitraum vom 1. Juli 1863 bis ult. Juni 1864.

II. Ueber **die Organisation der Verwaltung** der Württembergischen Staatsbahnen ist das Nähere in dem Jahrgange 1863 der Statistik S. 169 zu ersehen.

Im Oktober 1863 wurde der Königl. Eisenbahn-Direktion zu ihren seitherigen Geschäften die Leitung des Betriebs und der Verwaltung der Württembergischen Bodensee- und Neckar-Dampfschifffahrt übertragen. Die Transportmittel für den Bodensee bestehen aus 5 Dampfbooten und 5 Schleppbooten, die für den Neckar aus 4 Dampfbooten und einem Schleppkahn. Die Fahrten auf dem Neckar erstrecken sich von Heilbronn bis Heidelberg und

Digitized by Google

vermitteln dadurch den Anschluß der Königl. Württembergischen an die Großherzogl. Badische und die Main-Neckar-Eisenbahnen.

Die Fahrten auf dem Bodensee werden von den 4 Dampfschifffahrts-Anstalten in Friedrichshafen (Württemberg), Constanz (Baden), Lindau (Bayern) und Romanshorn (Schweiz) gemeinschaftlich nach vereinbarter Transport-Ordnung ausgeführt und berühren 24 Uferorte.

III. Das **Bahngebiet** der Württembergischen Staatsbahnen umfaßte ult. 1864:

1) die Hauptbahn von Bruchsal über Mühlacker, Bietigheim, Stuttgart, Canstatt, Eßlingen, Plochingen, Geislingen, Ulm, Biberach und Ravensburg nach Friedrichshafen . . . . . 36,54 Meilen,

2) die Zweigbahnen: a) von Bietigheim über Heilbronn nach Hall . . . . . 11,03 „

b) von Canstatt über Gmünd, Aalen und Wasseralfingen nach Nördlingen 14,78 „

c) von Plochingen über Reutlingen und Tübingen nach Rottenburg . . 7,88 „

zusammen 70,22 Meilen.

Von der ad 2b aufgeführten Zweigbahn wurde die 4,93 Meilen lange Strecke Wasseralfingen-Nördlingen am 3. Oktober 1863 eröffnet. Dieselbe war im Betriebs-Jahre 1864 nur 270 Tage im Betriebe; es berechnet sich deshalb für die sämmtlichen ult. Juni 1864 (dem Schlusse des Rechnungsjahres) im Betriebe gewesenen Bahnstrecken ein mittlerer Jahresdurchschnitt von . . . . . 68,93 Meilen.

IV. **Bahn-Anlagen.** Auch im Jahre 1864 wurden mehrere Stationen, namentlich Mühlacker wegen des Anschlusses der Badischen Bahn, erweitert und eine Anzahl Bodenwaagen aufgestellt, so daß in Bälde sämmtliche bedeutendere Stationen mit denselben versehen sein werden. Die Erweiterung des Stuttgarter Bahnhofes hat begonnen, auch ist zwischen Canstatt und Fellbach (auf der Linie nach Nördlingen zu belegen) auf 0,788 Meilen das zweite Geleise gelegt und am 1. Juli 1864 in Betrieb genommen worden.

V. **Betriebsmittel.** Am Schlusse des Rechnungsjahres (30. Juni 1864) waren vorhanden:

12	Eilzugsmaschinen mit der Bezeichnung	A,
16	leichte Personenzugsmaschinen mit der Bezeichnung	B,
71	schwere „ „ „ „ „	D,
30	leichte Güterzugsmaschinen „ „ „	E,
zus. 129	Stück.	

Sämmtliche vorstehend aufgeführte Maschinen haben 2 gekuppelte Triebachsen und 2 Laufachsen, welche zu einem drehbaren Vordergestell verbunden sind. Für das Jahr 1864/65 sind 10 schwere Güterzugsmaschinen bestellt mit 3 gekuppelten Rädern, welche die littr. F. als Bezeichnung erhalten werden.

Die Leistungsfähigkeit der Maschinen drückt sich in folgenden Verhältnißzahlen aus:

bei Schnell- und Personen-Zügen	bei Güterzügen
A = 5,	—
B = 5,	B = 2,
D = 7,	D = 3,
—	E = 4,
—	F = 6.

VI. Das **Benutzungsverhältniß** der verschiedenen Wagenklassen pro 1863/64 war folgendes:

	bei gewöhnlichen Zügen	bei Schnellzügen	überhaupt
I.	Klasse 0,90 Proc.	9,24 Proc.	1,30 Proc.
II.	„ 17,34 „	90,66 „	21,41 „
III.	„ 81,16 „	—	77,29 „
	100 Proc.	100 Proc.	100 Proc.

VII. **Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse.** Die höheren Beamten der Eisenbahn-Verwaltung participiren an der allgemeinen Pensions-Anstalt für die Staatsdiener und deren Hinterbliebenen. Für die übrigen Bediensteten, die nicht Staatsdiener sind, besteht seit dem Jahre 1845 eine Unterstützungskasse gemeinschaftlich mit der Bodensee-Dampfschifffahrts-, Post- und Telegraphen-Verwaltung, an welcher die sämmtlichen niederen Bediensteten Theil zu nehmen verpflichtet sind.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2a. Dies ist das merkantilische Mitglied der Direktion.

„ „ 15. Die Eröffnungszeiten der einzelnen Bahnstrecken der Württembergischen Staatsbahnen waren folgende:

a) Hauptbahn.

am 22. Okt. 1845 Canstatt-Untertürkheim 0,49 M.
„ 7. Nov. „ Untertürkheim-Obertürkheim . . . . . 0,39 „
„ 20. Nov. 1845 Obertürkheim-Eßlingen 0,49 „
„ 15. Okt. 1846 Ludwigsburg-Canstatt 2,36 „
„ 14. Dez. 1846 Eßlingen-Plochingen 1,18 „
„ 11. Okt. 1847 Bietigheim-Ludwigsburg 1,18 „
u. Plochingen-Süssen 3,63 „
„ 8. Nov. 1847 Ravensburg-Friedrichshaf. 2,66 „
am 26. Mai 1849 Biberach-Ravensburg 6,21 M.
„ 14. Juni 1849 Süssen-Geislingen 1,29 „
„ 1. Juni 1850 Ulm-Biberach . . 4,93 „
„ 29. Juni 1850 Geislingen-Ulm . . 4,33 „
„ 1. Okt. 1853 Bietigheim-Bruchsal 7,39 „

b) Zweigbahnen:

„ 25. Juli 1848 Bietigheim-Heilbronn 3,94 „
„ 4. August 1862 Heilbronn-Hall . 7,09 „

Digitized by Google

am 25. Juli 1861 Canstatt-Wasseralfingen 9,85 M. | am 20. Sept. 1859 Plochingen-Reutlingen 4,52 M.
„ 3. Okt. 1863 Wasseralfingen-Nördlingen 4,93 „ | „ 15. Okt. 1861 Reutlingen-Rottenburg 3,35 „

zu Kol. 102a. Hierunter befinden sich 120 Wagen (60 Paare), welche zum Langholztransport eingerichtet sind.

„ „ 104a u. 109d. Die hier aufgeführten Wagen sind nicht zum Maschinen-Transport eingerichtet. Dieselben dienen nur zum Materialtransport auf kürzere Strecken und haben eine Gesammtladungsfähigkeit von 5 420 Z.-Ctrn. Für das Jahr 1864/65 sind jedoch auch Kiestransportwagen für Maschinenbetrieb in Bestellung gegeben, welche eine Tragkraft von 200 Z.-Ctr. pro Wagen erhalten sollen.

„ „ 109e. Hier ist die Ges.-Ladungsfähigkeit von 19 St. 4rädrigen bedeckten Güterwagen, welche zum Transport von Pferden als Stallwagen eingerichtet sind, aufgeführt worden. Es können aber außerdem fast sämmtliche offene und bedeckte Güterwagen zum Viehtransporte benutzt werden.

„ „ 111. Die zulässige Netto-Belastung einer Wagenachse beträgt bei den verschiedenen Wagengattungen 40, 50, 55, 80 und 100 Z.-Ctr.; dabei werden allgemein 5 Proc. Ueberlastung zugestanden. Die größte überhaupt zulässige Belastung beträgt für die mit 100 Z.-Ctrn. angeschriebenen Achsen 146 Z.-Ctr.

„ „ 120. Dies sind die Anschaffungskosten der vollständig eingerichteten Postwagen, welche Eigenthum der Bahnverwaltung sind.

„ „ 121c. Hierunter sind auch die Leistungen der Maschinen bei Voraus- und Nachzügen enthalten. Derartige Züge können von jedem Stations-Vorstande angeordnet werden.

„ „ 123. Die größte Zahl der täglichen fahrplanmäßigen Fahrten kam auf die Strecke Stuttgart-Canstatt, die kleinste auf die Strecke Heilbronn-Hall, nämlich

	Eilzüge	Güter- u. gemischte	Personenzüge
Stuttgart-Canstatt	3—4	6—8	20—23
Heilbronn-Hall	—	2	6

Die Verschiedenheit der Zahl gründete sich auf die verschiedenen Fahrplan-Perioden.

Die Gesammtzahl der fahrplanmäßigen Züge zwischen Canstatt und Stuttgart betrug 11 255 und zwischen Heilbronn und Hall . . . . . 2 928 Züge.

„ „ 145. Dies sind die von den Kranken- und Gefangenen-Wagen zurückgelegten Achsmeilen.

„ „ 167. Das Gewicht der beförderten Postgüter wird nicht notirt, weil für die Beförderung derselben eine Aversional-Entschädigung (cfr. Kol. 200) gezahlt wird.

„ „ 173a. Es sind 792 547 Z.-Ctr. tarifirte Betriebsdienst- und Baugüter befördert worden, dieselben sind aber bereits in Kol. 166a, 168a, 169a und 170a aufgeführt.

„ „ 218. Die Unterhaltungskosten der Telegraphen können nicht angegeben werden, weil für dieselben eine getrennte Verwaltung besteht.

„ „ 234. Hierunter sind auch die Kosten für Heizung der Wagen aufgeführt

„ „ 361. Der hier aufgeführte Beamte führt den Titel „Buchhalter."

„ „ 418. Der Montirungs- und Druckmaterialien-Verwalter erhält von der Eisenbahn- und Postverwaltung je 286 Thlr. Gehalt, da er die Magazine beider Verwaltungen unter sich hat.

„ „ 422. Es werden zwar 2 Billetdrucker beschäftigt, dieselben sind aber nicht angestellt, sondern erhalten Stücklohn.

„ „ 424. Zur Kontrole der guten Beschaffenheit der zur Magazinirung kommenden Torfvorräthe ist ein Torfmeister angestellt, der zugleich die Beaufsichtigung der Staatstorfmoore zu führen hat und in letzterer Eigenschaft unter der Forstverwaltung steht, welche ⅓ seines Gehaltes bezahlt; die Eisenbahn-Verwaltung trägt dazu ⅓ mit 124 Thlrn. bei.

IIa. Privatbahnen
unter Staatsverwaltung.

15. Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Unter dieser Bezeichnung werden zwei verschiedene Bahnen verstanden, nämlich die Aachen-Düsseldorfer und die Ruhrort-Crefelder. Dieselben sind Eigenthum zweier Aktien-Gesellschaften, werden aber in Folge Vertrages vom 29. September 1849, Allerhöchst bestätigt am 4. März 1850, seit jener Zeit vom Staate, und zwar durch die „Königl. Preuß. Direktion der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn", verwaltet.

Digitized by Google

Das Nähere hierüber ist in der Statistik pro 1860 S. 18 und den vorhergehenden Jahrgängen mitgetheilt.

Um der Bahn einen unmittelbaren Anschluß an die rechtsrheinischen Bahnen zu gewähren, wurden mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft Verhandlungen über Erbauung einer festen Brücke über den Rhein bei Obercassel-Düsseldorf angeknüpft. Dieselben führten zu keinem Resultate.

Dagegen trat die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft mit dem Staate in Verhandlungen über den Erwerb der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter-Eisenbahn, welche soweit gediehen sind, daß der Staat durch den mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft am 7. Mai 1864 abgeschlossenen und am 27 ejsd. m. c. a. Allerhöchst bestätigten Vertrag sich verpflichtet hat, von dem ihm nach dem Vertrage vom 29. September 1849 zustehenden Rechte, die Actien der Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefelder Eisenbahn-Gesellschaften zum Nominalwerthe einzulösen, Gebrauch zu machen, sobald ihm die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft die Mittel dazu überweist.

Nach erfolgter Kündigung und Einlösung der Actien ist die Bergisch-Märkische E.-G. berechtigt und verpflichtet, die Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefelder Eisenbahnen mit allem Zubehör, Rechten und Pflichten zu übernehmen und eine feste Brücke über den Rhein bei Düsseldorf auf ihre Kosten zu erbauen.

a. Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn.

I. **Besitzverhältnisse.** Die Strecke Aachen-Richterich-Kohlscheid (1,16 M.) und die Kohlenzweigbahn Kohlscheid-Kämpchen (720 Rth.) sind gemeinschaftliches Eigenthum der Aachen-Düsseldorfer und Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaften.

II. **Die Betriebsmittel** sind gemeinschaftliches Eigenthum beider Gesellschaften, und zwar zu ⅔ der Aachen-Düsseldorfer und zu ⅓ der Ruhrort-Crefelder E. Ausgeschlossen hiervon sind die den Rhein-Trajekt vermittelnden Dampfschiffe und Hebewerke.

III. **Verkehr und Ertrag.** Der in Kol. 276 u. 278 der Tabellen näher ersichtlich gemachten Zunahme des Verkehrs gegenüber haben sich die Einnahmen aus dem Personenverkehre um 9 203 Thlr. oder 3,6 Proc. und diejenigen aus dem Güterverkehre um 62 016 Thlr. oder 19,9 Proc. gegen die correspondirenden Summen des Vorjahres erhöht.

In Folge dieser überaus günstigen Resultate war ein Staats-Zuschuß zur Deckung der garantirten 3⅓ Proc. Zinsen des Stamm-Actien-Kapitals nicht nur nicht erforderlich (im Vorjahre betrug dieser Zuschuß 31 942 Thlr.), sondern es blieb, nachdem dieselben aus eigenen Mitteln bestritten waren, noch ein Ueberschuß von 45 605 Thlrn. 17 Sgr. Von dem letzteren gebührte dem Fiscus ein Präcipuum von ⅓ mit 11 401 Thlr. 11 Sgr. 9 Pf. Der Ueberrest wurde zur Berichtigung der Staatssteuer und Vertheilung einer Dividende von $^{77}/_{100}$ Proc. oder 1 Thlr. 14 Sgr. pro Actie verwendet.

Das Jahr 1864 hat also unter den 12 Jahren seit der Eröffnung des Betriebes das günstigste Resultat geliefert.

IV. **Beamten-Pensionskasse.** Es bestehen für die Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefelder E.

1) eine gemeinschaftliche Pensions- und Unterstützungs-Kasse für sämmtliche nicht definitiv angestellte Beamte, mit einem Bestande von 115 609 Thlrn. ult. 1864 und 410 Theilnehmern;

2) ein gemeinschaftlicher Pensionsfonds für definitiv angestellte Beamte, mit einem Bestande von 26 817 Thlrn. und 132 Theilnehmern.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2b. Hierunter befindet sich ein Hülfsarbeiter.

„ „ 122. Von den gemeinschaftlichen Lokomotiven wurden zurückgelegt:

a) auf der Aachen-Düsseldorfer E.	60 281	Nutzmeilen,
b) „ „ Ruhrort-Crefelder E.	33 047	„
zusammen	93 328	Nutzmeilen,

welche den Berechnungen Kol. 125b, 127c, 129c u. 137b zu Grunde gelegt sind.

Ferner haben Lokomotiven der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft auf der Aachen-Düsseldorfer E., und zwar auf der Strecke zwischen Neuß und Oberkassel 6 194 Nutzmeilen zurückgelegt.

Es sind deshalb den Durchschnittsberechnungen, Kol. 212b, 245a und 256b 60 281 + 6194 = 66 475 Nutzmeilen zu Grunde gelegt worden.

„ „ 125 u. 127. Zum Anheizen der Lokomotiven werden Reiserwellen und Coaks verwendet; die ersteren sind ihrem cubischen Inhalte nach auf Holz reducirt.

„ „ 136a. Dies ist der Durchschnittspreis pro Reiserwelle.

„ „ 151a. Von den hier aufgeführten Achsmeilen sind auf der Aachen-Düsseldorfer E. 2 200 837 und auf der Ruhrort-Crefelder 1 372 656 Achsm. zurückgelegt worden.

„ „ 206a. Dies ist die Einnahme für die beförderten 59 Stück Luxuspferde, die Einnahme für die beförderten Koppelpferde ist in Kol. 206b mitenthalten.

„ „ 235. Hierin sind 12 311 Thlr. Kosten für An- und Abfuhr der Güter resp. Bonifikation für die von den Versendern oder Empfängern selbst angebrachten oder abgeholten Güter.

„ „ 430—449. Die mit 104 207 Thlrn. beginnende Zeile bezieht sich auf die oben unter Nr. IV. 1 näher bezeichnete Pensions- und Unterstützungskasse für die nicht definitiv angestellten Beamten, und die mit 24 027 Thlrn. beginnende Zeile auf den ebendaselbst ad 2 bezeichneten Pensionsfonds für die definitiv angestellten Beamten der Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefelder Eisenbahn.

Digitized by Google

b. Ruhrort-Crefelder Eisenbahn.

I. **Betriebsmittel und die Beamten-Pensions- 2c. Kassen** sind mit der Aachen-Düsseldorfer E. gemeinschaftlich. Das Nähere hierüber ist aus dem statist. Berichte derselben ad II u. IV. ersichtlich.

II. **Verkehr und Ertrag.** Der in Kol. 276 u. 278 der Tabellen näher ersichtlich gemachten Zunahme des Verkehrs gegenüber haben sich die Einnahmen aus dem Personenverkehre um 8 686 Thlr. oder 8,4 Proc. und diejenigen aus dem Güterverkehre um 56 987 Thlr. oder 20,1 Proc. gegen die correspondirenden Summen des Vorjahres erhöht.

Im Uebrigen wird auf die Kol. 280 – 286 der Tabellen verwiesen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 83. Hierin sind die Anlage-Kosten der Trajekt-Anstalt bei Ruhrort aufgeführt. Ueber dieselbe resp. über die an beiden Ufern des Rheins erbauten hydraulischen Hebewerke sind in der Statistik pro 1855 S. 2 ad II nähere Mittheilungen enthalten.

„ „ 206a. Dies ist die Einnahme für die beförderten 54 Stück Luxuspferde, diejenige für Koppelpferde ist in Kol. 206b mitenthalten.

„ „ 207. Hierin sind 72 505 Thlr. Einnahmen der Trajekt-Anstalt bei Ruhrort enthalten.

„ „ 235. Von dieser Summe kommen auf die Verladung der Güter 7 069 Thlr. und auf die An- und Abfuhr derselben resp. die den Empfängern und Versendern gewährte Bonifikation 2 792 Thlr.

„ „ 236. Dies sind Kosten des Rheintrajekts.

16. Bergisch-Märkische Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Bergisch-Märkische Eisenbahn ist Eigenthum einer Actien-Gesellschaft, die Verwaltung derselben ist für immer dem Staat übertragen und wird von der „Königl. Eisenbahn-Direktion zu Elberfeld" geführt.

Neben der Direktion fungirt eine aus 12 Mitgliedern und ebenso vielen Stellvertretern gebildete Deputation der Actionäre, welche in den wichtigeren Angelegenheiten mit ihrem Gutachten gehört wird und von der die Rechnungen geprüft und dechargirt werden.

II. **Bahngebiet.** Im Jahre 1864 ist dem Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmen nur die Zweigbahn Letmathe-Iserlohn hinzugetreten und umfaßte dasselbe am Schlusse des Jahres:

1) die Bergisch-Märkische Bahn mit den Strecken Düsseldorf-Elberfeld, Elberfeld-Dortmund, Dortmund-Soest, Bohwinkel-Steele, Dortmund-Duisburg mit den Zweigbahnen Witten-Langendreer, Mülheim-Oberhausen, Langendreer-Laer, Steele-Dahlhausen und von Duisburg nach dem Rhein-Ruhr-Kanal resp. den Etablissements im Hochfelde, sowie endlich mit der Strecke Letmathe-Iserlohn;

2) die Ruhr-Sieg-Bahn mit den Strecken Hagen-Siegen und Herdecke-Einhaus.

Die Betriebslänge dieser Strecken betrug:

von Düsseldorf bis Dortmund	11,56 Meilen,	von Duisburg nach d. Rhein-Ruhr-Kanal u. d.	
„ Dortmund „ Soest	7,16 „	Etablissements im Hochfelde	0,58 Meilen,
„ Dortmund „ Duisburg	7,24 „	„ Steele bis Bohwinkel	4,47 „
„ Witten bis Langendreer	0,70 „	„ Letmathe bis Iserlohn	0,73 „
„ Langendreer bis Laer	0,41 „	„ Hagen bis Siegen	14,10 „
„ Mülheim bis Oberhausen	0,69 „	„ Herdecke bis Einhaus	0,29 „
„ Steele bis Dahlhausen	0,32 „	zusammen	48,15 Meilen.

Davon ist die Strecke Letmathe-Iserlohn mit 0,73 Meilen nur vom 31. März 1864 ab im Betriebe gewesen, so daß der mittlere Jahresdurchschnitt aller Linien . . . . . 47,97 Meilen beträgt.

III. **Vertheilung der gemeinschaftlichen Ausgaben.** Die Kosten der Bahnverwaltung werden von vorn herein für die Bergisch-Märkische und Ruhr-Sieg-Bahn getrennt gehalten, die Kosten der Transport-Verwaltung nach Verhältniß der durchlaufenen Lokomotiv- und Wagenachsmeilen repartirt, die Kosten der Central-Verwaltung aber nach Verhältniß der Bahnlänge getragen.

Die Betriebs-Verwaltungs- und Unterhaltungs-Kosten auf der Zweigbahn Letmathe-Iserlohn werden vertragsmäßig von der Ruhr-Sieg-Bahn gegen Bezug von 55 Proc. der Brutto-Einnahme getragen.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1864 sind den älteren Beständen hinzugetreten: 22 Personenwagen mit 1088 Plätzen, ferner 2 combinirte Post- und Gepäckwagen à 90 Ctr., 120 bedeckte Güterwagen à 150 Ctr., 9 offene Viehwagen, 464 offene Güterwagen à 200 Ctr. und 14 offene Güterwagen à 400 Ctr., überhaupt 609 Gepäck- und Güterwagen mit einer Ladungsfähigkeit von 117 480 Ctrn.; dagegen in Abgang gekommen: 4 Personenwagen mit 156 Sitzplätzen und 1 Lokomotive, welche letztere außer Dienst gestellt und verkauft wurde.

V. **Beamten-Pensions-Kasse.** Es bestehen:

1) eine von der Königl. Direktion unter Mitwirkung eines aus 5 Mitgliedern bestehenden Kuratoriums verwaltete Pensions- und Unterstützungs-Kasse für sämmtliche nicht definitiv angestellte Beamte, welche ult. 1864 einen Bestand von 255 410 Thlrn. und 1587 Theilnehmer hatte;

2) eine in gleicher Weise verwaltete Pensionskasse für die definitiv angestellten Beamten, welche ult. 1864 einen Bestand von 34 941 Thlrn. und 88 Theilnehmer hatte.

Das Nähere über diese beiden Kassen ist in den vorliegenden Tabellen Kol. 430 –449 enthalten.

Digitized by Google

3) für die Beamten, welche weniger als 500 Thlr. Gehalt beziehen, sowie für die ständigen Arbeiter eine von dem Kuratorium der Pensions- und Unterstützungs-Kasse verwaltete Kranken- und Unterstützungs-Kasse, welche ult. 1864 einen Bestand von 14 395 Thlrn. hatte und zu welcher 1507 Beamte und 648 Arbeiter gehörten.

VI. Erläuterungen zu den Tabellen:

zu Kol. 13. In den Tarifen wird die Bahnlänge für den Personenverkehr auf 46,62 Meilen und für den Güterverkehr auf 48,00 Meilen angenommen, weil auf den Zweigbahnen Herdecke-Einhaus (0,29 Meilen), Langendreer-Laer (0,41 Meilen), Duisburg-Hochfeld (0,38 Meilen) und Steele-Dahlhausen (0,52 M.) ein Personenverkehr nicht stattfindet und für den Güterverkehr die Zweigbahnen Steele-Dahlhausen (0,52 Meilen) und Letmathe-Iserlohn (0,73 Meilen) zu je 1 Meile gerechnet werden.

„ „ 15. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken fand in nachstehender Weise statt:

1) Düsseldorf-Elberfeld-Dortmund.
am 20. Dezember 1838 Düsseldorf-Erkrath,
„ 10. April 1841 Erkrath-Bohwinkel,
„ 3. September 1841 Bohwinkel-Elberfeld für den Personen- und Anfangs Dezember 1841 für den Güter-Verkehr,
„ 9. Oktober 1847 Elberfeld-Schwelm für den Personen-Verkehr,
„ 20. Dezember 1848 Elberfeld-Schwelm-Dortmund für den Güter- und
„ 9. März 1849 Schwelm-Dortmund für den Personen-Verkehr.

2) Bohwinkel-Steele.
am 1. Dezember 1847 und
„ 1. Juni 1863 die Verbindungsbahn mit Dortmund-Duisburg bis Steele.

3) Dortmund-Soest.
„ 9. Juli 1855.

4) Ruhr-Sieg-Eisenbahn.
am 21. März 1859 Hagen-Letmathe,
am 16. Juli 1860 Letmathe-Altena- u. Herdecke-Einhaus,
„ 6. August 1861 Altena-Siegen.

5) Dortmund-Witten-Duisburg.
im Januar 1859 Duisburg-Rhein-Ruhr-Kanal u. Hochfeld (auf welcher Strecke die Köln-Mindener E.-G. den Betrieb bis 1. Mai 1862 bewirkte),
am 1. Februar 1860 Dortmund-Dorstfeld-Germania (ein Theil der Strecke Dortmund-Langendreer),
„ 26. Oktober 1860 Witten-Bochum-Engelsburg,
„ 1. März 1862 Bochum-Oberhausen,
„ 1. Mai „ Mülheim-Duisburg,
„ 4. Oktober „ Dortmund-Langendreer und Langendreer-Laer,
„ 21. September 1863 Steele-Dahlhausen.

6) Letmathe-Iserlohn.
„ 31. März 1864.

zu Kol. 89. Die Stamm-Actien sind vom Staate nicht garantirt, dagegen hat derselbe eine Zins-Garantie auf Höhe von 3 1/4 Proc. für das Anlage-Kapital der Ruhr-Sieg-Bahn im Nominalbetrage von 18 000 000 Thlrn. 3 1/2-procentiger Prioritäts Obligationen III. Serie (in Kol. 88c mitenthalten) übernommen.

„ „ 96. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Verwaltung noch einen Antheil an 6 Personenwagen I. u. II. Klasse des Rheinisch-Thüringischen Verbandes.

„ „ 100d. Hierin sind 2 vierrädrige und 8 sechsrädrige combinirte Post- und Gepäckwagen enthalten.

„ „ 144 u. 145. Besondere Arbeitswagen sind nicht vorhanden, die in Kol. 145 aufgeführten Achsmeilen sind vielmehr ebenfalls von den Güterwagen, wenn auch in Arbeitszügen, zurückgelegt, bei Feststellung der Leistungen pro Achse (Kol. 144) aber nicht berücksichtigt.

„ „ 147b. Hiervon kommen 90 126 Achsmeilen auf Gepäck- und 268 375 Achsmeilen auf Königl. Postwagen.

„ „ 148b—151b, 186, 198, 209, 212, 227, 253, 256 und 259b. Diesen Durchschnittsberechnungen ist der mittlere Jahresdurchschnitt von 47,97 Meilen oder 361,31 Kilometer zum Grunde gelegt, welcher sich für den Personenverkehr Kol. 148, 186a u. 198) auf 46,17 Meilen oder 347,75 Kilometer reducirt.

„ „ 230, 232 u. 233. Dies sind die Kosten der verbrauchten Schmier- und Putzmaterialien, die für das Schmieren und Putzen gezahlten Arbeitslöhne sind dagegen in Kol. 228 mitenthalten.

„ „ 269a u. 273. Außer den hier aufgeführten Ausgaben sind noch geleistet:

1) aus dem Reservefonds:

a) Entschädigung für die bei Unfällen beschädigten Güter ꝛc.	5 897 Thlr.
b) für Vorarbeiten zur Herstellung neuer Bahnlinien	7 854 „
c) Differenz gegen den Nominalwerth bei An- und Verkauf von Effekten . . .	13 997 „
c) sonstige Ausgaben	90 „
sind	27 838 Thlr.

2) aus dem Erneuerungsfonds:

Differenz gegen den Nominalwerth bei An- und Verkauf von Effekten . . . . 20 244 Thlr.

„ „ 275. Ende 1864 waren im Betriebe 48,13 Meilen, durchschnittlich 47,91 Meilen,
„ 1863 „ „ „ 47,42 „ „ 47,01 „
mithin 1864 mehr 0,73 Meilen, durchschnittlich 0,90 Meilen,

„ „ 430—449. Die mit 223 112 Thlr. beginnende Zeile bezieht sich auf die ad V. 1 dieses Berichts näher bezeichnete Pensions- und Unterstützungskasse für die nicht definitiv angestellten Beamten und die mit 28 943 Thlr. beginnende Zeile auf die ad 2 ibid. bezeichnete Pensionskasse für die definitiv im Staats-Eisenbahndienste angestellten Beamten.

Digitized by Google

17a. Löbau-Zittauer Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Löbau-Zittauer Eisenbahn ist Eigenthum einer Actien-Gesellschaft, deren Betrieb wird aber von der „Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion zu Dresden" vertragsweise geleitet.

Die Gesellschaft wird durch das aus 3 Mitgliedern bestehende Direktorium, welches zugleich auch für die Zittau-Reichenberger Eisenbahn fungirt, vertreten. Diesem steht ein aus 9 Gesellschafts-Mitgliedern bestehender Ausschuß berathend und beaufsichtigend zur Seite.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2. Die Zahl und die Gehalte ꝛc. der Mitglieder der Direktion sind bei den Sächsischen östlichen Staatsbahnen aufgeführt.

„ „ 161. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von welchen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

„ „ 170. Kohlen und Coaks werden in den Regiſtern nicht getrennt geführt, sondern es sind dieselben unter den Gütern der ermäßigten Klasse mitenthalten.

„ „ 177a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

„ „ 193 u. 194a. Dies sind die Einnahmen für die mit Extrazügen beförderten Personen (cfr. Erl. zu Kol. 161).

„ „ 223. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

„ „ 230—233. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für die übrigen Bahnhofs-Arbeiten nicht getrennt notirt werden.

„ „ 344 u. 345. Unter Kol. 344 befindet sich ein Oberbahnwärter und unter Kol. 345 2 Bahnwärter, denen der Billetverkauf an den Haltestellen übertragen ist und wofür dieselben eine angemessene jährliche Vergütung erhalten.

„ „ 349, 379 u. 382. Das bei den Sächsischen östlichen Staatsbahnen aufgeführte Personal des Bahnamtes Löbau leistet auch den Dienst für die Löbau-Zittauer Eisenbahn.
Dagegen fungirt das hier aufgeführte Personal des Bahnamtes Zittau gleichzeitig für die Zittau-Reichenberger E. Die Gehalte und Remunerationen derselben werden von beiden Bahnen gemeinschaftlich getragen.

„ „ 368 u. 407. Die bei den Sächsischen östlichen Staatsbahnen in diesen Kol. aufgeführten „1 Betriebs-Ober-Inspektor" und die beiden „Kassen-Inspektoren" fungiren zugleich für die Löbau-Zittauer Eisenbahn.

„ „ 390. Dieser Beamte führt den Titel „Maschinen-Verwaltungs-Assistent."

„ „ 430—449. Die Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse ist mit derjenigen für die Angestellten der Sächsischen Staatsbahnen vereinigt und enthält der Bericht der Sächsischen östlichen Staatsbahnen unter Nr. V resp. die Statistik pro 1863 Seite 165 u. 166 das Nähere hierüber.

17b. Zittau-Reichenberger Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die mit 0,65 Meilen im Königreich Sachsen und mit 2,9 Meilen im Königreich Böhmen liegende Zittau-Reichenberger Eisenbahn ist Eigenthum einer Actien-Gesellschaft, der Betrieb wird aber von der „Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion zu Dresden" vertragsweise geleitet.

Die Gesellschaft wird durch das aus 3 Mitgliedern bestehende Direktorium, welches zugleich auch für die Löbau-Zittauer Eisenbahn fungirt, vertreten. Diesem steht ein aus 9 Gesellschafts-Mitgliedern bestehender Ausschuß berathend und beaufsichtigend zur Seite.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2. Die Zahl und die Gehalte ꝛc. der Mitglieder der Direktion sind bei den Sächsischen östlichen Staatsbahnen aufgeführt.

„ „ 170. Kohlen und Coaks werden in den Regiſtern nicht getrennt geführt, sondern es sind dieselben unter den Gütern der ermäßigten Klasse mitenthalten.

„ „ 177a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

„ „ 223. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

„ „ 230—233. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für die übrigen Bahnhofs-Arbeiten nicht zu trennen sind.

„ „ 346. Hierunter haben die Signal- und Schlagwärter Aufnahme gefunden; einer derselben versieht zugleich den Billetverkauf an einer Haltestelle, wofür er eine angemessene jährliche Vergütung erhält.

„ „ 349, 379 u. 382. Das bei der Löbau-Zittauer Eisenbahn aufgeführte Personal des Bahnamtes Zittau fungirt zugleich für die Zittau-Reichenberger Eisenbahn; die Gehalte und Remunerationen derselben werden gemeinschaftlich von beiden Bahnen getragen

Digitized by Google

zu Kol. 368 u. 407. Die bei den Sächsischen östlichen Staatsbahnen in diesen Kol. aufgeführten „1 Betriebs-Ober-Inspektor" und die beiden „Kassen-Inspektoren" fungiren zugleich für die Zittau-Reichenberger Eisenbahn.

„ „ 430—449. Die Beamten-Pensions- rc. Kasse ist mit derjenigen für die Angestellten der Sächsischen Staatsbahnen vereinigt und enthält der Bericht der Sächsischen östlichen Staatsbahnen unter No. V. resp. die Statistik pro 1863 Seite 165 u. 166 das Nähere hierüber.

18a. Oberschlesische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Oberschlesischen Eisenbahn umfaßte ult. 1864:

1) die **Hauptbahn** von Breslau nach Myslowitz . . . . . 26,06 Meilen
und von Myslowitz nach Slupna (Landesgrenze) . . . . . 0,23 „
zusammen 26,29 Meilen;

2) folgende **Zweigbahnen**:
a) von Zabrze nach der Coaks-Anstalt und den Schächten der „Königin-Louise-Grube" (nach erfolgter Veräußerung eines Theils derselben) . . . . . 0,17 Meilen,
b) von Gleiwitz nach der Gleiwitzer Hütte . . . . . 0,12 „
c) „ Kattowitz nach der „Emanuelssegen-Grube" und „Idahütte" . . . . 1,70 „
d) „ Morgenroth nach der „Karl-Emanuel-Grube" . . . . . 0,39 „
e) „ Myslowitz über Neuberun nach Oswiecim . . . . . 3,04 „
f) „ Kattowitz (Schoppinitz) nach der Landesgrenze bei Sosnowice . . . 0,74 „
g) „ Morgenroth nach Tarnowitz . . . . . 2,81 „
h) „ Kattowitz nach „Karolinen-Grube" (Hohenlohe-Hütte) mit einer Abzweigung von 0,07 M. nach der Maschinen-Bau-Anstalt . . . . . 0,70 „
i) von Schwientochlowitz nach Königshütte . . . . . 0,29 „
zusammen . . . . . 9,96 „
Ueberhaupt 35,25 Meilen.

Außer den vorstehend aufgeführten Zweigbahnen werden für Rechnung Fremder unterhalten und für den Güterverkehr benutzt:
a) die Zweigbahn Kunigunden-Weiche (zwischen Kattowitz und Myslowitz) nach der Louisen-glücks-Grube . . . . . 0,37 Meilen,
b) die seit Ende 1863 eröffnete Zweigbahn Königshütte-Erbreichschacht . . 0,14 „
zusammen . . . . . 0,51 „
Von diesen . . . . . 35,06 Meilen
ist aber die Zweigbahn von Gleiwitz nach der Gleiwitzer Hütte von . . . . . 0,12 „
in Abzug zu bringen, weil sich dieselbe im Jahre 1864 nicht im Betriebe befand. Es verbleiben 35,74 Meilen, von welchen verpachtet sind:
a) die Strecke Myslowitz-Slupna-Landesgrenze . . . . . 0,23 Meilen
an die a. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn;
b) die Zweigbahn Kattowitz-Emanuelssegen-Grube-Idahütte von . . . . 1,70 „
an die Wilhelmsbahn;
c) die nicht betriebene Zweigbahn zur Kattowitzer Maschinenbau-Anstalt . . 0,07 „
zusammen . . . . . 2,0 „
Im Betriebe verbleiben mithin . . . . . 33,74 Meilen;

3) die schmalspurigen Pferdebahnen im Oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenreviere, ein besonderer, an die Hauptbahn sich anschließender Komplex von . . . . . 12 Meilen,
welcher in den vorliegenden statistischen Notizen aber nur bei Kol. 76 berücksichtigt ist.

II. **Besitz-Verhältnisse.** Die Kosten des Baues der 0,37 Meilen langen Zweigbahn von Kunigunden-Weiche (zwischen Kattowitz und Myslowitz) nach der Louisenglücks-Grube sind zwar auch von der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft bestritten worden, die Gewerkschaft der Louisenglücks-Grube hat dieselben jedoch vertragsmäßig binnen 10 Jahren (die Bahn ist eröffnet am 1. November 1861) zu amortisiren. Nach vollendeter Amortisation erlangt die Gewerkschaft das Eigenthum an der Bahnanlage mit Ausnahme des Grund und Bodens, welcher Eigenthum der Eisenbahn-Gesellschaft verbleibt.

III. Den **Fahrbetrieb** zwischen den Endstationen Neuberun und Oswiecim (dem Grenzbahnhofe der Kaiser Ferdinands Nordbahn) vermitteln die Bahnzüge der Oberschlesischen Eisenbahn, denjenigen zwischen Kattowitz und Sosnowice (dem Grenzbahnhofe der Warschau-Wiener Bahn) die Bahnzüge der letzteren.

Auf der schmalspurigen Pferdebahn ist das gesammte Fuhrgeschäft einem Unternehmer pachtweise überlassen. Das vorwiegend in Steinkohlen, Galmei und Eisenerz bestehende Beförderungs-Quantum umfaßte 12 105 055 Centner mit 15 629 399 Centnermeilen und einer Einnahme von 79 454 Thlrn.

IV. Ueber die **Verwaltung** der Oberschlesischen und die **Betriebsleitung** der Stargard-Posener Eisenbahn enthält der Jahrgang 1862 der Statistik S. 25, sowie die vorhergehenden Jahrgänge das Nähere.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1864 nicht vorgekommen.

V. **Industrielle Anlagen.** Die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft besitzt eine aus 194 Dulait'schen und 20 Kuppel-

Digitized by Google

Oefen bestehende Coaks-Anstalt in Zabrze nebst einem damit verbundenen Kohlenquetschwerke und einer Chamottfabrik. Die Anlagekosten von 42 Oefen nebst Zubehör werden vertragsmäßig von der Königl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn verzinst und amortisirt.

Es waren im Jahre 1864 während 9 Monaten 110, während 2 Monaten 90 und während 1 Monats 130, durchschnittlich monatlich 108½ Dulaitsche Oefen und während 12 Monaten 20 Kuppelöfen im Betriebe. Verkoakt wurden 120 525 Centner Stück- und 870 857 Ctr. Kleinkohlen, zusammen 991 382 Centner, und daraus 521 321 Ctr. Stück- und 44 580 Ctr. Kleinkoaks gewonnen.

Abgesetzt wurden 1190 Centner Stückkoaks und 16 194 Centner Kleinkoaks für eigene Zwecke der Bahnverwaltung, ferner 519 368 Centner Stückkoaks und 28 386 Centner Kleinkoaks an Fremde.

In der Chamottfabrik wurden 15 327 Stück Chamottsteine größeren und 56 556 Stück gewöhnlichen Formats hergestellt, 500 Stück ersterer und 20 881 Stück letzterer Sorte für eigene Zwecke der Bahnverwaltung abgegeben und 14 827 Stück der ersteren und 35 675 Stück der letzteren Sorte an Fremde verkauft.

Aus dem Verkaufe des Coaks ist ein Gewinn von 15 127 Thlrn. (im Vorjahr 3204 Thlr.) und aus dem Verkaufe der Chamottsteine ein Gewinn von 908 Thlrn., jedoch ohne Zubetrachtnahme der Verzinsung und Amortisation des Anlage-Kapitals, erzielt worden.

VI. **Beamten-Pensionskasse.** Außer der, für im Staatsdienste nicht definitiv angestellte Beamte bestehenden Pensions- und Unterstützungskasse, worüber das Nähere in Kol 430–449 der Tabellen enthalten ist, besteht noch eine Pensionskasse für definitiv im Staatsdienste angestellte Beamte, welche ult. 1864 einen Bestand von 35 916 Thlrn. und 370 Theilnehmer hatte.

Außerdem bestehen noch: eine Unterstützungskasse für die Werkstatts-Arbeiter mit einem Bestande von 4161 Thlrn. ult. 1864, eine Krankenkasse (ohne Bestand) und eine Unterstützungskasse der Fabrikarbeiter mit einem Bestande von 10 880 Thlrn. und 955 Theilnehmern, sowie eine Arbeiter-Kranken- und Unterstützungskasse mit einem Bestande von 1977 Thlrn. und 1200 Theilnehmern.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 12. Von den hier aufgeführten 33,74 Meilen werden für den Personenverkehr benutzt:

1) die Hauptbahn Breslau-Myslowitz-Oswiecim . . . . . 29,10 Meilen,
2) die Zweigbahnen:
   a) von Schoppinitz nach der Grenze bei Sosnowice . . . . . 0,24 „
   b) von Morgenroth nach Tarnowitz . . . . . 2,31 „
   c) von Schwientochlowitz nach Königshütte von 0,29 M. vom 1. Januar bis 1. März, von wo ab der Personen-Verkehr eingestellt wurde, also $\frac{0{,}29 \cdot 2}{12}$ . . . . 0,06 „

zusammen 31,71 Meilen.

Auf den übrigen Zweigbahnen findet dagegen nur Güterverkehr statt.

„ „ 13. In den Tarifen wird die Bahnlänge für den Personenverkehr auf 34,9 Meilen und für den Güterverkehr auf 33,7 Meilen angenommen. Dem Personengeld-Tarife liegt in der Hauptsache noch ein älterer Meilenzeiger zum Grunde, in welchem die einzelnen Strecken, wie folgt, abgerundet sind:

1) die Hauptbahn Breslau-Myslowitz-Oswiecim auf . . . . . 30,5 Meilen,
2) die Zweigbahnen a) Schoppinitz nach der Grenze bei Sosnowice . . . . . 0,2 „
   b) Morgenroth-Tarnowitz . . . . . 2,5 „
   c) Schwientochlowitz-Königshütte . . . . . 1,0 „

Summe wie oben 34,2 Meilen.

„ „ 76. Diese Summe bezieht sich auf sämmtliche Unternehmungen der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft, mit Ausschluß der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn.

„ „ 77. Hierin sind auch die Verwaltungskosten während der Bauzeit enthalten.

„ „ 86 u. 87. Die hier aufgeführten Summen beziehen sich auf das zum Bau der Hauptbahn und der Zweigbahnen (siehe ad l. 2 dieses Berichts), mit Ausschluß der schmalspurigen, verwendete Anlage-Kapital. Das für die letzteren, einschließlich der Baukosten der Maschinenbau-Anstalt zu Kattowitz im Betrage von 195 211 Thlrn., verwendete Anlage-Kapital beträgt 3 388 279 Thlr. und pro Meile Bahnlänge (12 Meilen) 282 357 Thlr.

„ „ 97b, 99a, 101b, 114b, 115b, 148b u. 149b. Diesen Durchschnittsberechnungen sind mit Bezug auf die Bemerkung zu Kol. 12 die für den Personenverkehr benutzten 31,71 Meilen der Oberschlesischen Eisenbahn und 27,44 Meilen der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn = 59,55 Meilen oder 448,83 Kilometer zu Grunde gelegt worden.

„ „ 122 u. 151a. Hiervon kommen
auf die Oberschlesische Eisenbahn . . . . . 282 416 Nutzmeilen und 19 429 681 Achsmeilen,
und auf die Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn 106 557 „ „ 5 171 399 „

„ „ 123d. Material- und Arbeitszüge werden nach Bedürfniß abgelassen, die Anzahl derselben jedoch nicht notirt.

„ „ 137a. Hierin sind 8908 Thlr. Kohlenprämien und 1475 Thlr. Kosten der Heizung der Wasserstationen enthalten.

„ „ 140. Die Postwagen der Oberschlesischen Eisenbahn haben zurückgelegt:
auf den eigenen Bahnen . . . . . 260 851 Achsmeilen,
auf fremden Bahnen . . . . . 123 842 „
zusammen 384 693 Achsmeilen,

Digitized by Google

fremde Postwagen legten auf den eigenen Bahnen zurück . . . . . 99 466 Achsmeilen,
mithin eigene und fremde auf den eigenen Bahnen . . . . . 360 317 Achsmeilen.

zu Kol. 173b. Außerdem sind 1 239 336 Centner (3 150 447 Centnermeilen) Erd- und Kiesmassen zur Unterhaltung des Bahnkörpers frachtfrei befördert worden.

„ „ 175b. Die Anzahl der beförderten Eisenbahn-Fahrzeuge wird nicht notirt.

„ „ 175c. Dies sind Militair-Fahrzeuge. Außerdem sind noch 1524 Centner Militair-Effekten befördert, wofür die Einnahme aber in Kol. 195 mitenthalten ist.

„ „ 176. Es sind befördert worden:
3557 Pferde mit einer Einnahme von 6355 Thlrn.
4874 Militair-Pferde mit einer Einnahme von 15 748 Thlrn.

„ „ 180f. Dies sind die von den tarifirten Betriebsdienst- und Baugütern (Kol. 173a) zurückgelegten Centnermeilen. Die frachtfrei beförderten 902 729 Ctr. (Kol. 173b) haben 12 003 234 Centnermeilen und jeder Ctr. durchschnittlich 13,30 Meilen durchfahren.

„ „ 186a u. 198. Diesen Durchschnittsberechnungen liegt ebenfalls die für den Personenverkehr benutzte Bahnlänge von 31,71 Meilen zu Grunde.

„ „ 261—266. Dem in Kol. 259a nachgewiesenen Ueberschusse von . . . . . 2 811 399 Thlrn.
treten noch hinzu: der Uebertrag aus dem Vorjahre mit . . . . . 1142 „
an Resten und Defekten . . . . . 104 „
und der Ueberschuß aus dem Betriebe der schmalspurigen Zweigbahnen mit . 49 149 „
so daß hier (in Kol. 261—266) . . . . . 2 861 794 Thlr.
als verwendet nachgewiesen sind.

„ „ 344, 350 u. 355. Von den hier aufgeführten Beamten fungirt je einer gemeinschaftlich mit der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn.

„ „ 349, 379, 383—386 u. 389. Desgl. von den hier aufgeführten je einer mit der Stargard-Posener Eisenbahn.

„ „ 359. Die hier aufgeführten Beamten fungiren für die Oberschlesische, Breslau-Posen-Glogauer und Stargard-Posener Eisenbahnen.

„ „ 390. Desgl. der Obermaschinenmeister.

18b. Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn.

I. Die **Verwaltung** dieser Bahn, welche einen Theil des Unternehmens der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft bildet, führt die „Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn." Das Nähere hierüber, sowie über die Seitens des Staats übernommene Zins-Garantie des in dem Unternehmen verwendeten Anlage-Kapitals ist in dem Jahrgange 1862 der Statistik S. 26, sowie in den vorhergehenden Jahrgängen enthalten. Veränderungen hiergegen sind auch im Jahre 1864 nicht vorgekommen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 86. Das bis ult. 1863 verwendete Anlage-Kapital beträgt . . . . . 12 512 092 Thlr.
Hiervon sind in Abzug zu bringen:
a) die Betriebs-Ueberschüsse pro 1856 u. 1857 mit . . 303 691 Thlrn.,
weil die Bahn von der Zeit ihrer Eröffnung bis ult. 1857 für Rechnung des Baufonds betrieben wurde;
b) die im Jahre 1864 erfolgten extraordinairen Einnahmen, als: Grundsteuer-Ablösung, Vergütigung der Oberschlesischen Eisenbahn an Wagenmiethen, desgl. für Wagenbenutzung und an Verwaltungskosten pro 1856 und 1857 von zusammen . . . . . 53 372 „
Summe . . . . . 357 063 „
so daß das bis ult. 1864 wirklich verbrauchte Anlage-Kapital sich nur auf . 12 155 029 Thlr. beläuft, wie hier angegeben ist.

„ „ 173b. Außerdem sind noch 141 056 Centner (590 271 Centnermeilen) Material zur Unterhaltung des Bahnkörpers frachtfrei befördert worden.

„ „ 175b. Die Anzahl der beförderten Eisenbahn-Fahrzeuge wird nicht notirt.

„ „ 175c. Dies sind Militair-Fahrzeuge. Außerdem sind noch 88 Centner Militair-Effekten befördert worden, wofür die Einnahme aber in Kol. 195 mitenthalten ist.

„ „ 176a. Es sind befördert worden:
2308 Pferde mit einer Einnahme von . . . . . 3926 Thlrn.
u. 39 Militair-Pferde mit einer Einnahme von . . 158 „

„ „ 180f. Dies sind die von den tarifirten Betriebsdienst- und Baugütern (Kol. 173a) zurückgelegten Centnermeilen. Die frachtfrei beförderten 141 056 Ctr. (Kol. 173b) haben 1 541 274 Meilen und jeder Z.-Ctr. durchschnittlich 10,92 Meilen durchfahren.

„ „ 344, 350 u. 355. Außer den hier aufgeführten Beamten fungirt noch je einer der Oberschlesischen Eisenbahn gleichzeitig für die Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn.

Digitized by Google

19. Stargard-Posener Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Stargard-Posener Eisenbahn, welche Eigenthum der gleichnamigen Eisenbahn-Gesellschaft ist, wird für Rechnung der letzteren vom Staate durch die „Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn" verwaltet, welche auch die Gesellschaft nach Außen hin vertritt, während der Staats-Verwaltung gegenüber die Gesellschaft durch einen aus 5 Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrath repräsentirt wird, welcher in wichtigen Angelegenheiten mit seinem Beirathe zu hören ist.

II. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 430—449 der Tabellen) besteht noch eine Beamten-Sterbekasse mit einem Bestande von 1322 Thlrn. und 776 Mitgliedern und eine Arbeiter-Kranken- und Unterstützungskasse mit einem Bestande von 303 Thlrn. ult. 1864.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 123d. Material- und Arbeitszüge werden nach Bedürfniß abgelassen, die Anzahl derselben jedoch nicht notirt.

„ „ 137a. Hierin sind 1385 Thlr. Kosten für Heizen der Wasserstationen enthalten.

„ „ 140. Von den hier aufgeführten Achsmeilen haben die der Berlin-Stettiner Eisenbahn zugewiesenen Postwagen 19586 und diejenigen der Oberschlesischen Eisenbahn 98 589 Achsmeilen durchlaufen.

„ „ 173b. Außerdem sind noch 809 102 Ctr. (2 020 278 Centnermeilen) Kies ꝛc. zur Unterhaltung des Bahnkörpers frachtfrei befördert worden.

„ „ 175b. Die Anzahl der beförderten Eisenbahn-Fahrzeuge wird nicht notirt.

„ „ 180f. Dies sind die von den tarifirten Betriebsdienst- und Baugütern (Kol. 173a) zurückgelegten Centnermeilen. Die frachtfrei beförderten (Kol. 173b) haben 1 717 858 Centnermeilen und jeder Centner durchschnittlich 15,12 Meilen zurückgelegt.

„ „ 260. Hierin sind auch 26 Thlr. Reste des Vorjahres enthalten.

„ „ 349, 379 u. 383—386. Außer den hier aufgeführten Beamten fungirt noch je einer der Oberschlesischen Eisenbahn gleichzeitig für die Stargard-Posener Eisenbahn.

„ „ 359 u. 389. Ebenso sind die bei der Oberschlesischen Eisenbahn aufgeführten: 1 Telegraphen-Sekretair, 2 Hülfsarbeiter, 1 Bote und 1 Sekretair des Ober-Güterverwalters mit der Stargard-Posener Eisenbahn gemeinschaftlich.

20. Rhein-Nahe-Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Rhein-Nahe-Eisenbahn ist Eigenthum einer Actien-Gesellschaft und wird für deren Rechnung vom Staate, welcher auch den Bau ausgeführt hat, durch die „Königl. Preuß. Eisenbahn-Direktion zu Saarbrücken" verwaltet. Die Interessen der Gesellschaft werden der Königl. Direktion gegenüber durch einen aus 7 Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrath vertreten.

II. Ueber die **Trajekt-Anstalt zwischen Bingerbrück und Rüdesheim,** sowie über die zum Betriebe derselben gehörenden, mit der Herzogl. Nassauischen Staats-Eisenbahn gemeinschaftlichen beiden eisernen Dampfschiffe ꝛc. ist in den Jahrgängen 1862 und 1863 der Statistik S. 27 resp. 179 das Nähere enthalten.

Im Jahre 1864 wurden noch 2 Schalden angeschafft und die für den Schiffsverkehr und für die bessere Nutzbarmachung der Hafenanlage zu Bingerbrück erforderliche Regulirung des linken Rheinarmes an der Mäuseturm-Insel resp. die Herstellung eines geeigneten Schifffahrtweges in diesem Rheinarme zwar in Angriff genommen, doch bis Ende des Jahres nicht beendet. Es sind aber die Regulirungs-Arbeiten der Vollendung nahe.

Es wurden im Jahre 1864 mittelst der Trajekt-Anstalt befördert:

41 894 Personen,	2673 Stück Rindvieh ꝛc.,
3693 Z.-Ctr. Reisegepäck,	56 Hunde,
1 919 884 „ Güter aller Art,	193 Eisenbahn-Fahrzeuge und
51 Pferde,	1 Equipage.

Der Einnahme-Antheil hierfür hat 12 145 Thlr. 22 Sgr. 9 Pfg. die Betriebskosten 9120 Thlr. 23 Sgr. 3 Pfg. und der Ueberschuß 3024 Thlr. 29 Sgr. 6 Pfg. betragen.

III. **Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse.** Es bestehen

1) ein Pensions- und Unterstützungsfonds für die nicht definitiv angestellten Beamten der Rhein-Nahe-Bahn, welche ult. 1864 einen Bestand von 42 709 Thlrn. und 352 Theilnehmer hatte;
2) ein Pensionsfonds für die definitiv angestellten Beamten derselben Eisenbahn, welche ult. 1864 einen Bestand von 6073 Thlrn. hatte und 86 Theilnehmer zählte;
3) ein Krankenfonds für Beamte und Arbeiter, welcher bei Erkrankungen unentgeldlich ärztliche Hülfe, sowie Arznei und den Arbeitern in Stelle des Tagelohns ein mäßiges Pflegegeld gewährt. Am Schlusse des Jahres 1864 hatte dieser Fonds einen Bestand von 4215 Thlrn. und es nahmen an demselben ca. 318 Beamte und 400 Arbeiter Theil.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 81b. Hierin sind auch die Anlagekosten der Wärterbuden und

„ „ 82. hier die der Haltestellen mitenthalten.

„ „ 89. Die Stamm-Actien sind vom Staate nicht garantirt, dagegen 6 000 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen I. und 2 250 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen II. Emission mit 4½ Proc.

Digitized by Google

zu Kol. 107. Die hier aufgeführten Dampfschiffe und Schalden gehören zu einer Hälfte der Rhein-Nahe-Eisenbahn-Gesellschaft und zur anderen Hälfte der Herzogl. Nassauischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung.

„ „ 119. Diese Summe repräsentirt den Antheil an den Anschaffungskosten der mit der Herzogl. Nassauischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung gemeinschaftlichen Dampfschiffe und Schalden, sowie die Anschaffungskosten des Ausgleichungswagens ꝛc., welcher Eigenthum der Rhein-Nahe-Eisenbahn-Gesellschaft ist.

„ „ 161. Von der Gesammtzahl der Reisenden sind auf Retourbillets zu ermäßigten Preisen befördert worden:

in der I. Klasse	2828	Personen,
„ „ II. „	25 180	„
„ „ III. „	100 973	„
überhaupt	128 981	Personen,

welche bei der Frequenz doppelt in Ansatz gebracht worden sind.

„ „ 261a. Außerdem waren zur Verzinsung der Anleihen noch 73 056 Thlr. erforderlich, welche der Staat in Folge der von ihm übernommenen Zins-Garantie zuschießen mußte. Zu Vorjahre betrug der Staatszuschuß 128 128 Thlr.

„ „ 267 ꝛc. u. 271 ꝛc. Ein besonderer Reserve- und Erneuerungsfonds besteht bei der Rhein-Nahe-Eisenbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergl. Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

a) beim Reservefonds

für Bahnanlagen (Kol. 269a) 568 Thlr. und für Betriebsmittel (Kol. 269b) 2221 Thlr.;

b) beim Erneuerungsfonds

für Bahnanlagen (Kol. 273a) 25 675 Thlr. und für Betriebsmittel (Kol. 273b) 17 523 Thlr.

„ „ 360. Der hier aufgeführte Beamte verwaltet die Betriebs-Materialien.

„ „ 361. Dies sind Magazin-Aufseher.

„ „ 368, 371, 382, 383, 390, 396 u. 402—423. Die bei der Saarbrücker Eisenbahn in diesen Kolonnen aufgeführten Beamten fungiren auch für die Rhein-Nahe-Eisenbahn.

„ „ 389. Die Hälfte der Gehalte des Schiffspersonals wird von der Herzogl. Nassauischen Eisenbahn-Verwaltung zurückerstattet.

„ „ 390. Der Obermaschinenmeister, welcher für die Saarbrücker- und Rhein-Nahe-Eisenbahn fungirt, ist bei der ersteren Bahn aufgeführt.

„ „ 430—449. Die mit 34 252 Thlrn. beginnende Zeile bezieht sich auf den oben unter No. III. 1 näher bezeichneten Pensions- und Unterstützungsfonds für die nicht definitiv angestellten Beamten und die mit 4226 Thlrn. beginnende Zeile auf den ad 2 bezeichneten Pensionsfonds für die definitiv angestellten Beamten.

21. Wilhelms-Bahn.

I. Die **Verwaltung** der Wilhelms-Bahn, welche Eigenthum der gleichnamigen Gesellschaft ist, ging durch Vertrag vom 22. April 1857 auf den Staat über, welcher sie der „Königl. Preuß. Direktion der Wilhelms-Bahn“ übertragen hat.

Die Rechte und Interessen der Gesellschaft werden der Königl. Direktion gegenüber durch einen aus 6 wirklichen und 3 stellvertretenden Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrath vertreten, welcher in allen wichtigen Angelegenheiten mit seinem Gutachten zu hören ist.

II. Das **Bahngebiet** der Wilhelms-Bahn, welches gegen das Vorjahr unverändert geblieben ist, umfaßt:

1) die Hauptbahn Cosel-Ratibor-Preußische Grenze	7,13	Meilen
und die von der Kaiser Ferdinands Nordbahn gepachtete Strecke von der Preuß. Grenze bis Oderberg	0,44	„
2) die Zweigbahnen a) Ratibor-Leobschütz	5,05	„
b) Neudza-Rybnik-Nicolai-Idahütte	9,20	„
nebst der von der Oberschlesischen Bahnverwaltung gepachteten Strecke Rattowitz-Idahütte-Emanuelssegen	1,64	„
zusammen	23,46	Meilen.

Die Zweigbahn von Friedrichsgrube (zwischen Rybnik und Orzesche) nach Mittel-Lazisk von . 1,28 „ wurde im folgenden Jahre, am 16. August 1865, dem Betriebe übergeben.

III. **Neue Bahnlinien.** Die generellen Vorarbeiten für die Fortführung der Wilhelms-Bahn von Leobschütz über Neisse nach Frankenstein zum Anschluß an die Freiburger Bahn wurden im Jahre 1864 soweit gefördert, daß sich der Kostenpunkt mit genügender Sicherheit beurtheilen ließ. Nach vorläufiger Berichterstattung erklärte sich die General-Versammlung der Actionare mit dem Projekte der Beschaffung des Baukapitals einverstanden und es soll nunmehr bei der Staatsregierung auf die Gewährung einer finanziellen Unterstützung hingewirkt werden, ohne welche die Durchführung des ganzen Unternehmens nicht in Aussicht genommen werden kann.

IV. Außer der **Beamten-Pensionskasse** für die nicht definitiv angestellten Beamten, worüber in Kol. 430—449 der Tabellen das Nähere enthalten ist, besteht noch ein Pensionsfonds für die definitiv angestellten Beamten, welcher ult. 1864 mit einem Bestande von 15 943 Thlrn. abschloß und 15 Theilnehmer hatte.

Digitized by Google

Ferner bestehen noch:

1) eine Arbeiter-Krankenkasse mit einem Bestande von 2162 Thlrn. ult. 1864 und 250 Betheiligten;
2) eine Beamten-Krankenkasse mit einem Bestande von 1095 Thlrn. ult. 1864 und 357 Betheiligten;
3) eine Beamten-Sterbekasse mit einem Bestande von 391 Thlrn. ult. 1864 und 380 Betheiligten.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 15a. Von der **Hauptbahn** wurde die erste Strecke am 1. Januar 1846 und die ganze Bahn am 1. September 1848 eröffnet.

Die Zweigbahnen wurden auf den Strecken Ratibor-Leobschütz und Neudza-Orzesche am 1. Oktober 1856, Orzesche-Nicolai am 30. Dezember 1856 und Nicolai-Idahütte resp. Kattowitz am 20. Dezember 1858 eröffnet.

„ „ 167. Das Gewicht der beförderten Postgüter wird nicht notirt, weil für deren Beförderung ein Pauschquantum (siehe Kol. 200) gezahlt wird.

„ „ 271—274. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden; der Reservefonds hat den Zweck desselben mitzuerfüllen.

IIb. Privatbahnen

in eigener Verwaltung.

22. Aachen-Mastrichter Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Aachen-Mastrichter Eisenbahn, sowie

II. über die mit der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn **gemeinschaftlichen Strecken** Aachen-Richterich (0,75 Meilen), Richterich-Kohlscheidt (780 Ruthen) und Kohlscheidt-Kämpchen (720 Ruthen) enthalten der Jahrgang 1863 der Statistik S. 181, sowie die vorhergehenden Jahrgänge das Nähere.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1864 nicht eingetreten.

III. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr ebenfalls unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1) die von der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft gebaute Strecke Aachen-Mastricht-Hasselt 8,68 Meilen,
2) die der Gesellschaft Mackenzie u. Comp. gehörige, gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme gepachtete Strecke Hasselt-Landen von . . . . . 3,72 „

zusammen 12,40 Meilen.

IV. **Bahn-Anlagen.** Im Betriebsjahre 1864 wurden 846,75 lfde. Ruthen Schienen, 5850 Querschwellen, 74 Weichenschwellen, 53 Stück Schutzschienen und 10 Schienen zu Weichen ausgewechselt.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2c. Die Direktions-Mitglieder beziehen keinen Gehalt, sondern eine Tantième aus dem Reinertrage nach Maßgabe der zur Vertheilung kommenden Dividende.

„ „ 4. Von den 10 Mitgliedern der Kontrol-Kommission wohnen 5 auf Preußischem und 5 auf Niederländischem Gebiete.

„ „ 77—85. Die Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Titel (mit Ausnahme der Signal-Vorrichtungen, „sonstigen Anlagen“ und Betriebsmittel) resp. die genaue Angabe der Baukosten kann erst erfolgen, wenn die mit der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Gesellschaft gemeinschaftlich ausgeführten Baustrecken und Bauten festgestellt sind und gegenseitige Abrechnung stattgefunden hat. Von dem Anlage-Kapitale kommen demnächst noch diejenigen, im Wege des Prozesses festzustellenden Beträge in Abzug, welche die Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Gesellschaft in Folge jener Abrechnung der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft zu erstatten hat.

„ „ 128 u. 130. Zur Feuerung der Lokomotiven wurde eine Mischung von Coaks, Briquetten und Steinkohlen, und zwar 340 Z.-Ctr. Coaks, 83 099 Z.-Ctr. Briquetten und 3100 Z.-Ctr. Kohlen, zusammen 86 539 Z.-Ctr. verbraucht. Davon wurden zum Anheizen, Stationiren und Rangiren 17 163 Z.-Ctr. und zum Fahrdienst 69 376 Z.-Ctr. verwendet. Der Durchschnittspreis dieses Brennmaterials betrug 6,46 Sgr. pro Z.-Ctr.

„ „ 136d. Dies ist der Durchschnittspreis pro 100 Z.-Pfd. Briquetten.

„ „ 210. In dieser Summe sind 15 807 Thlr. Reinertrag der Steinkohlengrube bei Kirchrath enthalten.

„ „ 287a. Dieser Unfall wurde durch Zusammenstoß einer leeren Maschine mit einem Kohlenzuge veranlaßt.

Digitized by Google

zu Kol. 344, 345, 347, 349, 350, 354, 355, 358, 379 u. 380. Von den hier aufgeführten Beamten sind gemeinschaftlich:

mit der Aachen-Düsseldorfer E.	mit der Lüttich-Mastrichter E.	mit der Lüttich-Limburger E.
1 Bahnmeister,	2 Bahnwärter,	1 Weichensteller,
10 Bahnwärter,	4 Weichensteller,	1 Stations-Vorsteher und
10 Weichensteller,	1 Stations-Vorsteher,	1 Stations-Assistent.
2 Stations-Vorsteher,	1 Stations-Assistent,	
1 Stations-Assistent,	1 Portier,	
1 Portier,	1 Nachtwächter,	
2 Nachtwächter und	1 Telegraphist,	
1 Telegraphist.	1 Einnehmer und	
	1 Gepäck-Expedient.	

„ „ 397 u. 398. Hierin sind die von den Werkstätten-Arbeitern verrichteten 21 151 Tagewerke und der Lohn dafür von 16 783 Thlrn. nicht mitenthalten.

23. Alberts-Bahn.

I. **Bahngebiet.** Die Alberts-Bahn besteht

1) aus der Hauptbahn Dresden-Tharandt . . . . . 1,81 Meilen,
2) aus mehreren nach Kohlenschächten ꝛc. führenden Zweigbahnen in einer Gesammtlänge von . . 3,30 „
zusammen 5,11 Meilen.

Auf den Zweigbahnen findet Personen-Verkehr nicht statt.

Die Hauptbahn ist durch ein Geleise mit der Sächsisch-Böhmischen Staatsbahn und dadurch mit den in Dresden einmündenden Sächsisch-Schlesischen Staats- und Leipzig-Dresdener Privat-Eisenbahnen verbunden.

In Tharandt schließt sich die Tharandt-Freiberger Staatsbahn an, mit welcher direkter Personen- und Güterverkehr stattfindet.

II. Die **Betriebsmittel** sind im Jahre 1864 um 50 vierrädrige Kohlenwagen vermehrt worden.

III. **Einführung neuer Einrichtungen.** Seit dem 5. April 1864 ist die 4. Wagenklasse versuchsweise eingeführt und der Tarifsatz auf 15 Pf. pro Person und Meile festgesetzt worden.

IV. Eine **Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse** tritt mit dem 1 Januar 1865 in's Leben. Derselben soll der in Kol. 445 der Tabellen aufgeführte Bestand excl. des für das Betriebsjahr 1863 bewilligten Betrages von 250 Thlrn. und des pro 1864 von den Gesellschafts-Vorständen gewährten Zuschusses von 500 Thlrn. als Grundkapital überwiesen werden.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 5. Hierin sind 300 Thlr. garantirte Tantième mitinbegriffen.
„ „ 90a. Dieser, aus den Betriebs-Ueberschüssen zur Erweiterung und Vervollständigung des Unternehmens verausgabte und hier aufgeführte Betrag ist bereits in dem verwendeten Anlage-Kapitale (Kol. 86) mitenthalten.
„ „ 96a. Hierunter befinden sich 3 bedeckte Güterwagen, welche zu Personenwagen IV. Wagenklasse mit je 40 Plätzen eingerichtet sind.
„ „ 97b, 99a, 114b, 148b u. 198. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Länge der Hauptbahn von 1,81 Meilen zu Grunde gelegt worden, da nur auf dieser Personenverkehr stattfindet.
„ „ 102b. Hierunter befindet sich ein Postwagen.
„ „ 170a. Bei Berechnung des Gewichts der in Tonnen beförderten Kohlen und Coaks sind pro Tonne Kohlen 4 Centner und pro Tonne Coaks 2 Centner als Norm angenommen worden.
„ „ 176. Außer den hier notirten Thieren sind noch 1 Wagenladung Pferde und 176,3 Wagenladungen Rind- und anderes Vieh befördert worden.
„ „ 177. Das Gewicht der beförderten Thiere wird nicht notirt.
„ „ 186a. Dieser Durchschnittsberechnung ist die Tariflänge der Hauptbahn von 2,0 Meilen (Kol. 13) zu Grunde gelegt worden, weil nur auf dieser Personen befördert werden.
„ „ 230 u. 232. Dies sind die Kosten der verbrauchten Schmier- und Putzmaterialien.
„ „ 234. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe enthalten.
„ „ 430—449. Eine Beamten-Pensionskasse besteht zur Zeit noch nicht. Die hier notirten Beträge bilden aber einen vorläufigen Fonds zu einer später zu errichtenden derartigen Kasse. (Siehe ad IV dieses Berichts.

24. Altona-Kieler Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte im Jahre 1864

1) die Hauptbahn von Altona über Elmshorn und Neumünster nach Kiel . . . . . 14,08 Meilen,
2) die durch Vertrag vom 31. Dezember 1863 käuflich erworbene und am 1. Januar 1864 in
zu übertragen 14,08 Meilen

übertragen 14,08 Meilen

eigenen Betrieb übernommene Zweigbahn von Neumünster über Nortorf nach Rendsburg (frühere Rendsburg-Neumünstersche E.) . . . . . 4,62 „

zusammen 18,70 Meilen.

II. **Betrieb fremder Bahnen.** Die Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft hat im Jahre 1864 ebenso wie im Vorjahre den ökonomischen Betrieb auf der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn geleitet, während der technische Betrieb von der Direktion der Glückstadt-Elmshorner E.-G. selbst gehandhabt wurde.

III. **Neue Bahnlinien.** Der Bau der Ostholsteinischen Bahnen (Neumünster-Ascheberg-Plön-Eutin-Neustadt und Kiel-Ascheberg) wurde im Jahre 1864 begonnen und ein bedeutender Theil der Erdarbeiten vollendet. Die kleineren Brücken und Durchlässe sind theils fertig, theils in der Ausführung begriffen. Ebenso befindet sich die Brücke über die Postau bei Preetz — die bedeutendste auf der ganzen Bahn — in der Ausführung.

Der Holsteinische Theil der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn ist soweit fertig, daß derselbe bereits zum Transport von Materialien benutzt werden konnte, während der Hamburgische Theil derselben wegen des Baues der Brücke über die Alster in Hamburg wohl noch längere Zeit in Anspruch nehmen wird.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 5. Der ausführende Direktor ist zugleich Mitglied der Direktion und deshalb in Kol. 2b mitaufgeführt.

„ „ 15b. Die Altona-Kieler E. wurde am 18. September 1844 und die Rendsburg-Neumünstersche am 18. September 1845 eröffnet.

„ „ 76—82. Von dem hier aufgeführten Anlage-Kapitale kommen auf die

	Altona-Kieler E.	Rendsburg-Neumünstersche E.
Kol. 76. Im Ganzen concessionirt	3 295 000 Thlr.	622 500 Thlr.
„ 77. Vorarbeiten	156 654 „	8 600 „
„ 78. Grunderwerb	415 172 „	30 306 „
„ 79. Bahnkörper	839 634 „	244 417 „
„ 80. Oberbau	883 868 „	201 802 „
„ 81b. Signalvorrichtungen, electromagnetische	— „	5 364 „
„ 82. Bahnhöfe und Wärterhäuser	1 054 905 „	62 922 „

„ „ 79. Das für den Bahnkörper verwendete Anlage-Kapital ist nur summarisch bekannt; es kann deshalb eine Vertheilung desselben auf die einzelnen Unter-Abtheilungen nicht stattfinden.

„ „ 85. Dies ist die Differenz zwischen Anlagekosten und Kaufsumme für die Rendsburg-Neumünstersche Bahn.

„ „ 88. Die Actien der Rendsburg-Neumünsterschen Eisenbahn sind am 1. Januar 1864 von der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft eingelöst. Die Kaufsumme ist durch temporaire Anleihen gedeckt worden.

„ „ 90a. Hiervon sind 407 053 Thlr. aus dem Reservefonds entnommen, der Ueberrest von 85 668 Thlrn. besteht in Agiogewinn bei verkauften 4 500 Stück Stamm-Actien.

„ „ 90b. Ebenso ist die hier aufgeführte Summe aus dem Reservefonds entnommen worden.

„ „ 116a. Von dieser Summe sind die Anschaffungskosten für 50 Güterwagen im Betrage von 56 519 Thlrn. auf die im Bau begriffenen Ostholsteinischen Bahnen gebucht worden.

„ „ 162a. Dies sind die beförderten Militairpersonen; wie viele davon im Binnen- und wie viele im direkten Verkehre befördert sind, kann nicht angegeben werden, weil hierüber Notizen nicht vorhanden sind.

„ „ 166, 180b, 184a, 190a u. 199. Die hier gemachten Angaben beziehen sich nicht allein auf die Eilgüter, sondern auch auf die „sperrigen" Güter.

„ „ 168, 180e, 184c, 190c u. 201. Dagegen beziehen sich diese Notizen nur auf die Frachtgüter der Normalklasse.

„ „ 178c. Die von den Militairpersonen zurückgelegten Meilen können ebenfalls nicht angegeben werden.

„ „ 205c. Dies sind Einnahmen für Militairbeförderungen.

„ „ 269b. Diese 12 000 Thlr. sind auf die im Jahre 1855 zur Vergrößerung der Betriebslokalitäten und Vermehrung der Betriebsmittel gemachte Anleihe zurückgezahlt worden.

„ „ 275. Die Betriebs-Bahnlänge war im Jahre 1864 um die angekaufte, 4,62 M. lange Rendsburg-Neumünstersche E. größer als im Vorjahre.

„ „ 276—279. Im Jahre 1863 wurden befördert: auf der Altona-Kieler E. . . . 567,881 Personen,

„ „ Rendsburg-Neumünsterschen E. 119,846 „

zusammen 687,727 Personen,

auf den vereinigten beiden Bahnen dagegen im Jahre 1864 . . 768,040 „

Güter wurden im Jahre 1863 befördert: auf der Altona-Kieler E. . . . . 3 321 379 Z.-Ctr.

„ „ Rendsburg-Neumünsterschen E. 839 734 „

zusammen 4 161 113 Z.-Ctr.

1864 dagegen auf den vereinigten beiden Bahnen . . . . . 3 577 512 „

Zu einer unmittelbaren Vergleichung der Frequenz beider Jahre sind vorstehende Zahlen nicht geeignet, weil in Folge der Vereinigung der Rendsburg-Neumünsterschen mit der Altona-Kieler E. auch die Buchführung eine andere geworden ist, indem z. B. Personen, welche 1863 beide Bahnen

Digitized by Google

benutzten, von jeder derselben notirt, 1864 dagegen (auf den vereinigten Bahnen nur einmal verzeichnet wurden.

zu Kol. 336 u. 368. Die Oberleitung der Bahn- und Transport-Verwaltung befindet sich in Händen des in Kol. 2b mitaufgeführten ausführenden Direktors.

„ „ 374 u. 376. Von den hier aufgeführten Beamten fungiren 1 Zugführer und 3 Schaffner gleichzeitig für die Glückstadt-Elmshorner E.

„ „ 387. Dies sind Kofferträger und Packer.

„ „ 435. In dieser Summe ist der Bestand der aufgelösten Pensionskasse der Beamten der Rendsburg-Neumünsterschen E. von 9 042 Thlrn. enthalten.

„ „ 445. Ebenso hierin 14 798 Thlr., welche als besonderer Depositionsfonds von der Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft verwaltet werden.

25. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** dieser Eisenbahn ist das Nähere in dem Jahrgange 1863 der Statistik S. 183 enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1864 nicht vorgekommen.

II. Das **Bahngebiet** besteht aus der von Aussig über Karbitz nach Teplitz führenden Hauptbahn von 2,42 Meilen
und aus 11 von der Hauptbahn sich abzweigenden Zweigbahnen nach Kohlengruben von zusammen 0,90 „
auf welchen aber nur Güterverkehr stattfindet. Ueberhaupt 3,32 Meilen.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1864 um 1 Lokomotive und 10 Güterwagen vermehrt.

IV. **Neue Bahnlinien.** Wegen Verlängerung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn von Teplitz bis Dux (späterhin bis Komotau) schweben zwischen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft und der Staatsregierung resp. den Fabrikbesitzern, deren Fabriken an dieser Linie liegen, Verhandlungen. Sobald dieselben zu einem genügenden Abschlusse gelangt sind, wird mit dem Bau begonnen werden, weil die Vorarbeiten schon größtentheils beendigt sind.

V. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 430–449 der Tabellen) besteht noch eine aus den Beiträgen der Betheiligten gebildete Kranken-Unterstützungskasse der Diener und Arbeiter, welche bei Erkrankungen freien Arzt, freie Medizin und ein mäßiges Pflegegeld gewährt.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 15b. An diesem Tage wurde die Hauptbahn eröffnet. Die Zweigbahnen wurden später, die letzten derselben in den Jahren 1863 und 1864 dem Betriebe übergeben.

„ „ 97b, 99a, 101b, 114b, 148b, 149b u. 198. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Länge der Hauptbahn von 2,42 Meilen zu Grunde gelegt worden, weil nur auf dieser Personenverkehr stattfindet.

„ „ 169a u. 172. Hierin sind 806 Ctr. Equipagen, 13 473 Ctr. Effekten und 2 116 Ctr. befördertes Vieh mitenthalten.

„ „ 175a, 176a u. 177a. Nicht die Anzahl, sondern nur das Gewicht der beförderten Equipagen u. Thiere wird notirt; letzteres ist in Kol. 169a mitaufgeführt.

„ „ 203a. Ebenso ist hierin die Einnahme für Equipagen und Thiere enthalten.

„ „ 222. Dies sind die Feuerversicherungs-Prämien für die versicherten Gebäude u. Betriebsmittel.

„ „ 229. Diese Summe enthält auch die Kosten der Beleuchtung der Bahnhöfe und Signale.

„ „ 261b. Hiervon kommen auf die Amortisation der Prioritäts-Obligationen 2 500 Thlr. und auf die Amortisation der Actien 3 500 Thlr.

„ „ 262. Diese Summe repräsentirt die gezahlten Steuern und die Zinsen-Coupons-Stempel der Prioritäts-Obligationen und Actien.

26. Bayerische Ostbahnen.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Oktober. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Oktober 1863 bis ult. September 1864.

II. Das **Bahngebiet** der Bayerischen Ostbahnen umfaßte ult. September 1864 (dem Schlusse des Betriebsjahres) folgende Linien:

1) die Hauptbahn München-Regensburg-Nürnberg . . . . . 38,7 Meilen,
2) die Zweigbahnen:
   a) Geiselhöring-Straubing-Passau . . . . . 12,5 Meilen,
   und Passau-Landesgrenze . . . . . 0,20 Meilen,
   welche an die Kaiserin-Elisabeth-Bahn verpachtet sind;
   b) Schwandorf-Cham-Furth am Walde . . . . . 9,0 „
   und Furth-Landesgrenze . . . . . 0,70 Meilen,
   welche an die Böhmische Westbahn verpachtet sind;
   c) (Schwandorf) Irrenlohe-Weiden, eröffnet am 1. Oktober 1863 . . . . 5,3 Meilen } 10,55 „
   und Weiden-Mitterteich, eröffnet am 15. August 1864 . . . . . 5,25 „ }
   d) Weiden-Bayreuth, eröffnet am 1. Dezember 1863 . . . . . 7,85 „
   zusammen 78,6 Meilen.

Digitized by Google

Mit Rücksicht auf die Betriebs-Eröffnungs-Zeiten der Zweigbahnen ad c und d berechnet sich für die vorstehend aufgeführten Bahnlinien der Bayerischen Ostbahnen ein mittlerer Jahresdurchschnitt von 72,7 Meilen, auf welche sich die vorliegenden statistischen Notizen beziehen.

Die letzte im Bau begriffene Strecke von Mitterteich nach Eger von 2,68 Meilen wurde am 15. Oktober 1865 dem Betriebe übergeben.

III. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 430 bis 449 der Tabellen) besteht noch eine Unterstützungs-Kasse für die Arbeiter und Bediensteten und ein am 1. April 1864 in Thätigkeit getretener Sterbekassenverein.

Die erstere Kasse schloß ult. 1864 mit einem Bestande von 22 693 Thrn. ab.

Der Sterbekassenverein hatte ult. 1864 2 721 Mitglieder; für jedes Mitglied beträgt die Eintrittsgebühr 12 Xr. und die jedesmalige Einzahlung bei einem eingetretenen Sterbefall 6 Xr.

An die Hinterbliebenen der im Jahre 1864 verstorbenen Mitglieder wurden 6 055 Thlr. überhaupt und pro Sterbefall im Durchschnitt 144 Thlr. ausgezahlt.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 77—86. Die hier gemachten Angaben beziehen sich auf die älteren Strecken der Bayerischen Ostbahnen von 61,3 M. (cfr. ad II 1 u. 2a u. b dieses Berichts). Das Anlage-Kapital der im Jahre 1864 hinzugekommenen Strecken (ad II 2 c u. d dieses Berichts) beträgt nach den vorläufigen Ermittelungen 2 165 030 Thlr., die Baurechnungen waren aber noch nicht abgeschlossen und es kann deshalb eine Vertheilung auf die einzelnen Bautitel nicht stattfinden.

„ „ 85. Hierin sind 214 384 Thlr. Kosten der Betriebs- und 103 267 Thlr. Kosten der Werkstätten-Einrichtung, sowie eine Reserve für nachträgliche Bauten von 479 233 Thlrn. mitenthalten.

„ „ 190a. Die Ladungsfähigkeit der Postwagen von 2 400 Ctrn. ist hierin mitenthalten.

„ „ 115a. Ebenso hier die Anschaffungskosten derselben.

„ „ 167 u. 177. Das Gewicht der beförderten Postgüter und Thiere wird nicht notirt.

„ „ 194a. In dieser Summe sind 6 612 Thlr. Einnahmen für Militair-Transporte enthalten. Auch enthält dieselbe einen Theil der Einnahmen aus dem direkten Personenverkehre.

„ „ 194b. Dagegen repräsentirt die hier aufgeführte Summe die „Ersätze anderer Verwaltungen aus dem direkten Verkehre."

„ „ 202b. Ebenso die hier eingetragenen 196 409 Thlr.

„ „ 204. Dies sind die Einnahmen für Extratransporte.

„ „ 210. Von dieser Summe kommen 32 335 Thlr. auf Pacht für die an fremde Verwaltungen verpachtete Bahnstrecken, 27 415 Thlr. auf Wagenmiethe (Differenz zwischen gezahlter und empfangener), 28 316 Thlr. auf erstattete Werkstätten-Arbeiten, 17 252 Thlr. auf empfangene Zinsen u. s. w.

„ „ 211, 255 u. 259. Nach den Rechnungs-Normen der Bayerischen Ostbahnen, d. h. wenn die empfangenen „Ersätze anderer Verwaltungen aus dem direkten Verkehre" in Einnahme und die hinausvergüteten in Ausgabe gestellt werden, sowie ferner, wenn von den Einnahmen der im Betriebsjahre 1864 neu eröffneten Bahnstrecken 30 Proc. von vornherein als wahrscheinlicher Ueberschuß in Abzug gebracht werden (nur die Ausgaben dieser neuen Bahnlinien lassen sich nicht feststellen), dann würden betragen haben:

Kol. 211. Summe aller Einnahmen	2 546 916	Thlr.
„ 212. Durchschnittlich a) pro Meile Bahnlänge	35 033	„
„ Kilometer „	4 651	„
b) „ Nutzmeile „	7,42	„
„ 255. Summe aller Ausgaben	1 035 704	„
„ 256. Durchschnittlich a) pro Meile Bahnlänge	14 246	„
„ Kilometer	1 891	„
b) „ Nutzmeile	3,18	„
„ 259. Der Ueberschuß a) überhaupt	1 511 212	„
b) pro Meile Bahnlänge	20 787	„
„ Kilometer „	2 760	„

„ „ 221. Dies sind die Kosten der Beleuchtung der Bahnhöfe.

„ „ 243. Hier sind auch die nicht auf die Transportkräfte verwendeten Kosten für Brenn-, Schmier- u. Putz- x. Materialien aufgenommen worden.

„ „ 259c. Mit Bezug auf die Bemerkung zu 77—86 kann der Procentsatz, zu welchem sich das Anlage-Kapital verzinst hat, nicht angegeben werden.

„ „ 266. Dies sind die in der Erläuterung zu Kol. 211 x. erwähnten 30 Proc. von der Einnahme der im Betriebsjahre 1864 eröffneten Bahnstrecken.

„ „ 271—274. Die hier gemachten Angaben beziehen sich auf den „Mobiliar-Versicherungs-Fonds," welcher den Zweck hat: die Kosten der durch Brand oder sonstige Unglücksfälle entstandenen Beschädigungen zu decken.

„ „ 284. Der Ueberschuß der älteren Bahnlinien (60,3 Meilen)

	a) überhaupt:		b) pro Meile Bahnlänge:
betrug im Jahre 1864	1 511 212 Thlr.		25 103 Thlr.
im Vorjahre dagegen	1 390 378 „	u.	23 096 „
mithin im Jahre 1864 mehr	120 834 Thlr.	u.	2 007 Thlr.

Digitized by Google

zu Kol. 358. Dieser Beamte führt den Titel „Telegraphenrevisor."
„ „ 363—367 u. 397—401. Hierüber haben Aufschreibungen nicht stattgefunden.
„ „ 381. Dies sind „Einnehmergehilfen."
„ „ 390. Von den hier aufgeführten Beamten ist der eine „Ober-Maschinen-Ingenieur" (Geh. 2000 Thlr.) und die beiden anderen Maschinenmeister (Geh. 972 u. 1143 Thlr.)
„ „ 391. Dies ist der Assistent des Ober-Maschinen-Ingenieurs.
„ „ 403. Der hier aufgeführte Beamte führt den Titel „Direktions-Sekretair."
„ „ 412. Dies ist der „Haupt-Kassier" und
„ „ 413. dies der „Betriebs-Kassier."
„ „ 420. Dies ist der „Rechts-Konsulent" und
„ „ 421. dies der „Aktuar" desselben.

27. Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

I. **Das Bahngebiet, welches gegen das Vorjahr unverändert geblieben ist, umfaßt:**

1) die Hauptbahn Berlin-Wittenberg-Bitterfeld-Halle . . . . . 21,46 Meilen,
2) die Zweigbahnen: a) Wittenberg-Dessau-Cöthen . . . . . 7,68 „
b) Jüterbogk-Röderau (einschließlich 0,22 M. Geleise zur Verbindung mit der Leipzig-Dresdener Eisenbahn) . 10,60 „
c) Dessau-Bitterfeld . . . . . 3 27 „
d) Bitterfeld-Leipzig (einschließlich der Verbindungsbahn zum Anschlusse an die Königl. Sächsische Staats-Eisenbahn) . . . . . 4 29 „
zusammen 47,40 Meilen.

Von der Hauptbahn ist die Strecke von Berlin bis Wittenberg doppelgeleisig.

II. **Betrieb.** Außer den vorstehend aufgeführten Linien hat die Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft den Betrieb der am 1. November 1863 eröffneten, von Roßlau nach Zerbst führenden Herzogl. Anhaltischen Leopoldsbahn von . . . . . 1,74 „
welche Eigenthum des Herzogthums Anhalt ist, auf 15 Jahre kontraktlich übernommen.

Im ungetheilten Betriebe der Gesellschaft befinden sich also . . . . . 49,14 Meilen,
auf welche sich die vorliegenden statistischen Notizen beziehen.

Die Haupt-Betriebs-Resultate der Leopoldsbahn im Jahre 1864 waren folgende:

Von den Lokomotiven wurden zurückgelegt: in gemischten Zügen . . . . . 3 891 Meilen,
in Arbeitszügen . . . . . 53 „
zusammen 3 944 Meilen.

Befördert wurden 41 665 Personen und 308 840 Ctr. Güter.

Die Einnahmen haben betragen a) aus dem Personenverkehre . . . . . 10 233 Thlr.
b) „ „ Güterverkehre . . . . . 5 891 „
zusammen . . . . . 16 124 Thlr.

Die Ausgaben betrugen dagegen a) für die Bahnverwaltung . . . . . 7 803 Thlr.
b) „ „ Transportverwaltung . . . 14 757 „
c) „ „ allgemeine Verwaltung . . . 921 „
zusammen . . . . . 23 481 Thlr.

Vorstehende Betriebs-Ergebnisse sind in den Tabellen Kol. 121, 122, 161, 172, 197, 208, 211, 226, 244, 252 u. 255 mitenthalten.

III. **Bahn-Anlagen.**

1. Geleise. Die Ausweichungsgeleise der Stationen Bergwitz und Burgkemnitz wurden im Jahre 1864 so weit verlängert, daß eine Kreuzung zweier Güterzüge auf denselben stattfinden kann.

Auf dem Bahnhofe Berlin hat ebenfalls eine erhebliche Ausdehnung der Geleiseanlagen auf dem jenseits des Schifffahrts-Kanals angekauften Terrain stattgefunden.

2. Stationsbauten. Auf dem Bahnhofe Berlin wurde ein neuer Güterspeicher mit Beamtenwohnung, sowie mit den für Zoll- und Steuerabfertigung nothwendigen Lokalitäten erbaut.

Das Administrations-Gebäude in Jüterbogk wurde erweitert, in Blönsdorf ein Wohnhaus für 4 Bahnwärterfamilien und in Roßlau ein Postgebäude erbaut.

IV. **Betriebsmittel.** Im Laufe des Jahres 1864 wurden 3 Lokomotiven außer Dienst gestellt. Der Wagenpark wurde dagegen um 16 vierrädrige Personenwagen, 20 offene und 25 bedeckte Lastwagen, 3 Bahnmeister-Streckenwagen und 3 Bahnhofswagen vermehrt.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 15. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken fand in nachstehender Reihenfolge statt:

Digitized by Google

a) ältere Linien

am 1. September 1840 Cöthen-Dessau,
„ 1. Juli 1841 Berlin-Jüterbogl,
„ 18. August 1841 Dessau-Coswig,
„ 28. „ „ Coswig-Wittenberg,
„ 10. September 1841 Wittenberg-Jüterbogl,
am 1. Juli 1848 Jüterbogl-Herzberg,
„ 1. Oktober 1848 Herzberg-Röderau;

b) neuere Linien

„ 17. August 1857 Dessau-Bitterfeld,
„ 1. Februar 1859 Bitterfeld-Halle u. Leipzig,
„ 3. August 1859 Wittenberg-Bitterfeld.

zu Kol. 104a. Hiervon sind 59 Erdtransport-, 71 Bahnmeister- und 29 Bahnhofswagen.

„ „ 128a. Diese Quantität Coals wurde beim Rangiren und Reservedienst verbraucht.

„ „ 195. Dies sind die Einnahmen für Extratransporte (Militair-Beförderungen u. s. w.).

„ „ 234. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung der Bahn, Expeditionslokale ꝛc. enthalten.

„ „ 236. Dies sind die Kosten der An- und Abfuhr der Güter.

„ „ 240. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

„ „ 251. In dieser Summe sind 5 687 Thlr. Zuschuß zum Pensionsfonds enthalten.

„ „ 271. Die Differenz zwischen dem in der Statistik pro 1863 angegebenen und dem hier vorgetragenen Bestande besteht darin, daß die zum Neubau der Elsterbrücke bei Prensendorf reservirten Gelder beim Erneuerungsfonds, zuletzt im Betrage von 89 332 Thlrn., geführt wurden. Nach der im Jahre 1864 erfolgten Beendigung des Baues wurde die qu. Summe disponibel und ist behufs anderweitiger Verwendung bei dem gedachten Fonds abgesetzt worden.

„ „ 275—282. Zur Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre sind nur die auf die Berlin-Anhaltische Eisenbahn von 47,40 Meilen (siehe ad I dieses Berichts) Bezug habenden Notizen geeignet, weil die Leopoldsbahn im Jahre 1863 nur 2 Monate im Betriebe war.

Es sind deshalb, nachdem von den in Kol. 161 u. 172 aufgeführten Transporten und den in Kol. 211 u. 255 aufgeführten Einnahmen und Ausgaben die Transporte, Einnahmen und Ausgaben der Leopoldsbahn (ad II dieses Berichts nachrichtlich mitgetheilt) in Abzug gebracht sind, die sich alsdann ergebenden Betriebs-Resultate den in der Statistik pro 1863 aufgeführten, auf die Berlin-Anhaltische Eisenbahn Bezug habenden, gegenübergestellt worden. Der Zuschuß zum Pensionsfonds von 5687 Thlrn. ist aber den Ausgaben (nicht dem Ueberschusse) hinzugerechnet, welche sich alsdann auf 980 533 Thlr. erhöhen, wogegen sich der Ueberschuß pro 1863 um dieselbe Summe vermindert, mithin 1 596 901 Thlr. beträgt.

28a. Berlin-Hamburger Eisenbahn.

I. **Organisation der Verwaltung.** Außer der Direktion, welche ihren Sitz in Berlin hat, besteht noch eine Direktions-Deputation in Hamburg, deren Geschäfte ein dorthin abgeordnetes Mitglied der Direktion versieht.

II. **Bahngebiet.** Durch die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft sind erbaut:

a) die Hauptbahn von Berlin bis Bergedorf . . . . . 35,85 Meilen,
b) die Zweigbahn von Büchen bis Lauenburg . . . . . 1,77 „
zusammen 37,62 Meilen.

Außerdem hat dieselbe die von der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft erbaute Bahn von Bergedorf bis Hamburg pachtweise übernommen . . . . . 2,08 „

Im ungetheilten Betriebe der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Verwaltung befinden sich also . . 39,66 Meilen.

Sämmtliche in den vorliegenden Tabellen unter „Berlin-Hamburger" Eisenbahn aufgeführten statistischen Notizen (ausschließlich der Kol. 76—89, hinsichtlich deren auf die betreffende nachfolgende Erläuterung verwiesen wird) beziehen sich auf die vorgenannten, im Betriebe vereinigten drei Bahnstrecken.

III. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1864 wurden zur Vervollständigung der Bahn-Anlagen folgende größere Bauten ausgeführt resp. beendet:

1) Die Elbtrajekt-Anstalt zwischen Lauenburg und Hohnstorf wurde soweit hergestellt, daß sie am 15. März 1864 eröffnet werden konnte.

2) Das zweite Geleise wurde hergestellt auf den Strecken: Rauen-Paulinenaue, Zernitz-Glöwen, Wilsnack-Wittenberge und Grabow-Ludwigslust, so daß die Länge der doppelgeleisigen Strecken sich um rot. 7 Meilen vermehrt hat.

Die Länge der Bahnhofs-Nebengeleise hat sich um 1122,66 Ruthen vermehrt.

Es wurden ferner 650 lfd. Ruthen aus Stuhlschienen bestehende Geleise gegen Vignols-Schienen ausgewechselt, 45 Weichen neu eingelegt und 3 Drehscheiben von 24—36′ Durchmesser neu hergestellt.

3) Bei Station 5,61 ist zur Ueberführung des zweiten Geleises eine eiserne Brücke ausgeführt. Ebenso eine eiserne Gitterbrücke von 50′ Spannweite über den Herz'schen Kanal bei Wittenberge.

4) 12 hölzerne optische Telegraphen sind durch eiserne ersetzt.

5) In Berlin wurde ein Wagenreparatur-Werkstatts-Gebäude, in Wittenberge ein Lokomotivschuppen, in Warnow ein Steuerschuppen und ein Spritzenhaus, in Hagenow ein Familienhaus für 4 Familien, in Pritzier ein Beamten-Wohnhaus, in Reinbeck eine eiserne Perronhalle, in Hamburg ein Getreideschuppen und auf der Strecke 2 Wärterhäuser erbaut.

Digitized by Google

IV. **Industrielle Anlagen.** Die Gesellschaft besitzt 3 Reparatur-Werkstätten zu Berlin, Wittenberge und Hamburg, 2 Coaksbrennereien zu Wittenberge und Bergedorf mit zusammen 44 Oefen und eine Schwellen-Tränkanstalt zu Berlin.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 5. Der vorsitzende Direktor, welcher in Kol. 2b mitaufgeführt steht, ist zugleich Ober-Ingenieur und Betriebs-Direktor.

„ „ 76—89. Die gegen das concessionirte Anlage-Kapital (Kol. 76) weniger verwendeten 106 220 Thlr. sind als Bestand des Baufonds vorhanden.

Das Anlage-Kapital (Kol. 76—88) ist in der Weise angegeben, wie es von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für die durch dieselbe erbauten 37,57 Meilen (Kol. 10) verwendet worden ist. Für die im Betriebe vereinigten 39,66 Meilen (siehe oben ad II.), also einschließlich der gepachteten Hamburg-Bergedorfer Bahn, beträgt das Gesammt-Anlage-Kapital:

Kol. 76.	Im Ganzen concessionirt	16 298 000 Thlr.
„ 77.	Vorarbeiten	927 636 Thlr.
„ 78.	Grunderwerb	1 457 765 „
„ 79a.	Erdarbeiten	2 025 769 „
„ b.	Böschungen und Futtermauern	237 626 „
„ c.	Einfriedigungen	64 862 „
„ d.	Wegeübergänge	55 196 „
„ e u. f.	Brücken (kleine und große)	1 614 751 „
„ 80.	Oberbau	4 230 338 „
„ 81.	Telegraphen (optische und elektromagnetische)	108 457 „
„ 82.	Bahnhöfe und Wärterhäuser	2 474 532 „
„ 84.	Betriebsmittel	1 581 084 „
„ 85.	Insgemein	1 413 764 „
„ 86.	Summe des verwendeten Anlage-Kapitals	16 191 780 Thlr.
„ 87.	pro Meile Bahnlänge	408 265 „
„ „	pro Kilometer „	54 204 „
„ 88a.	Stamm-Actien	9 548 000 „
„ 88c.	Prioritäts-Obligationen	6 750 000 „

„ „ 90. Aus den Betriebs-Ueberschüssen sind verwendet:

	bis Ende 1863.	pro 1864.
a) für Ergänzung der Betriebsmittel	1 740 363 Thlr.	231 836 Thlr.
b) für Erweiterung der Bahnanlagen, Neubau von Gebäuden, Beschaffung von Werkzeugen, für eiserne optische Telegraphen, Perrons, Drehscheiben ꝛc.	417 851 „	121 546 „
zusammen	2 158 214 Thlr.	353 382 Thlr.

„ „ 109c. Zum Transport von Equipagen werden, da besondere Wagen hierzu nicht vorhanden sind, Güterwagen verwendet; es ist deshalb hier nur die Gesammtladungsfähigkeit der Viehwagen angegeben worden.

„ „ 135. Bei Berechnung des Brennmaterial-Verbrauchs pro Achsmeile ist das verbrauchte Quantum auf Coaks reducirt und es sind: ein Scheffel Englische Steinkohlen = 64 Pfd., ein Ctr. Schlesische Steinkohlen = 62—70 Pfd., ein Ctr. Westfälische Steinkohlen = 68 Pfd. und eine Tonne (3 Ctr.) Braunkohlen = 80 Pfd. Coaks gerechnet worden.

„ „ 167. Das Gewicht der beförderten Postgüter wird nicht notirt, weil für die Beförderung derselben eine Aversional-Summe gezahlt wird (siehe Kol. 200).

„ „ 176b. Hierin sind auch die in Kol. 165 aufgeführten 5411 Hunde enthalten.

„ „ 234. In dieser Summe sind auch die Beleuchtungskosten der Wartezimmer, Perrons, Bahnhöfe, Vorplätze ꝛc. enthalten.

„ „ 235. Diese Summe enthält die Löhne der Bodenarbeiter, Material zum Verladen der Güter und die Kosten für An- und Abfuhr derselben, soweit solche in den Frachtsätzen miterhoben, die Leistungen also durch die Bahnverwaltung bewirkt werden.

„ „ 236. Hierin sind die Löhne für Wagenschieben, Wasserpumpen und ähnliche Arbeiten auf den Bahnhöfen enthalten.

„ „ 239. Desgl. hier die Beleuchtungskosten der Expeditions-Lokale.

„ „ 243. In dieser Summe sind unter anderen Ausgaben auch die Kosten des Inventariums, der Geräthe, Feuerversicherungs-Prämien ꝛc. mitenthalten.

„ „ 254. Dies ist der Pachtzins für die Hamburg-Bergedorfer Bahnstrecke und die fortlaufende Vergütigung an die Magdeburg-Wittenbergische Eisenbahn-Gesellschaft für den Bau der Elbbrücke bei Wittenberge.

„ „ 262. Der Betrag der Eisenbahnsteuer (97 500 Thlr. ist statutenmäßig zur Amortisation der Stamm-Actien Littr. B. verwendet und in Kol. 261b mitenthalten.

„ „ 263a. An Dividenden sind gezahlt: für die Stamm-Actien Littr. A. von 5 000 000 Thlr. 10 Proc., für die Stamm-Actien Littr. B. von 3 000 000 Thlr. 9 Proc., durchschnittlich also 9,625 Proc.

„ „ 268. Der Zuschuß aus dem Betriebsfonds pro 1864 im Betrage von 458 548 Thlrn. erscheint erst in der Rechnung pro 1865 in Einnahme.

Digitized by Google

zu Kol. 270. Außerdem sind Material-Bestände im Werthe von 142 094 Thlrn. vorhanden, einschließlich deren das Vermögen des Reservefonds am Jahresschlusse 528 008 Thlr. betrug.

„ „ 271—274. Ein besonderer Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, da der Zweck desselben durch ausreichende Verwendungen aus den Betriebs-Einnahmen (vergl. Kol. 90) erfüllt wird.

„ „ 322. Außerdem erlitten die Berlin-Hamburger Wagen auf fremden Bahnen bis ult. 1857 ... 20 Achsbrüche, von 1858 bis 1864 aber keinen Achsbruch.

„ „ 336 u. 368. Siehe die Erläuterung zu Kol. 5.

28b. Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn ist an die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft auf unbestimmte Zeit verpachtet. Die Direktion dieser Gesellschaft leitet den Betrieb und ertheilt der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft vierteljährlich genaue Berechnungen der Betriebs-Resultate.

Im Uebrigen wird auf die ausführlichen Mittheilungen in den Jahrgängen 1858 und 1859 der Statistik (Seite 31 resp. 42) verwiesen.

II. **Verkehr und Ertrag.** Auf der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn sind von den regulären Transporten der Berlin-Hamburger Eisenbahn im Jahre 1864 befördert worden: 424 660 Personen, 7 827 378 Z.-Ctr. Frachtgüter u. s. w., wie dies in Kol. 156—176 der Tabellen unter „Hamburg-Bergedorf" näher angegeben ist.

Die in Kol. 193—208 aufgeführten Brutto-Einnahmen für diese Transporte (nach Vorwegnahme der Kosten für An- und Abfuhr, Auf- und Abladen, Brücken- und Schleusengeld u. s. w.) haben betragen:

auf der Strecke Hamburg-Bergedorf

für Personen-Beförderung	92 291	Thlr.
„ Reisegepäck	2452	„
„ Eil- und Frachtgüter	120 931	„
„ Equipagen	455	„
„ Vieh-Transporte	20 780	„
Extraordinaria	34 182	„
für Beförderung der Posten	7840	„
zusammen	278 931	Thlr.

Davon hat die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft als kontraktlichen Betriebs-Einnahme-Antheil 139 466 Thlr. erhalten, die übrigen, der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für den Betrieb verbliebenen 139 465 Thlr. sind in Kol. 226 u. 244 (39 487 + 99 978 Thlr.) als Betriebs-Ausgaben aufgeführt.

Außer jenem Betriebs-Antheile hat die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft 130 270 Mark Banco Zinsen für die Bahnhöfe (in Kol. 210 mitenthalten) von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft empfangen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen.** Die unter „Berlin-Hamburger" Eisenbahn in den Tabellen aufgeführten Notizen der Betriebs-Resultate umfassen, wie ad II. des betreffenden Berichts angegeben, gleichzeitig die Strecke Hamburg-Bergedorf. Um den Verkehr und Ertrag derselben ersichtlich zu machen, sind die speziell auf die Strecke Hamburg-Bergedorf bezüglichen Notizen in den Tabellen (Kol. 156—209 u. 226, 227, 244, 275, 276 u. 278) besonders aufgeführt, zur Unterscheidung von den Berlin-Hamburger Notizen (unter denen dieselben mitenthalten sind) aber durch kleineren Zahlendruck dargestellt. Alle übrigen, ausschließlich das Hamburg-Bergedorfer Unternehmen betreffende Notizen (Kol. 1—15, 76—88, 210—213, 252—266 u. 280—286) sind mit den gewöhnlichen Ziffern gedruckt.

Zu Kol. 195. Hierin sind 34 182 Thlr. extraordinäre Einnahmen (incl. 29 770 Thlr. für Militair-Transporte) enthalten.

„ „ 210. Dies sind die von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für die Bahnhöfe empfangenen Zinsen (siehe ad II. dieses Berichts) und anderweitige Einnahmen.

„ „ 261—266. Die Zinsen, Dividende, Amortisations-Beträge und Eisenbahn-Steuern werden in Banco Mark bezahlt, deren Betrag hier zum Durchschnitts-Course der Einnahmen auf Thlr. reducirt ist.

„ „ 402. Der hier aufgeführte Beamte ist identisch mit dem in Kol. 5 aufgeführten Subdirektor.

„ „ 420 u. 423. Der Syndikus und der Techniker werden nach dem Umfange ihrer Arbeiten remunerirt. Ein fixirtes Gehalt beziehen dieselben nicht.

29. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

I. **Bahn-Anlagen.** Die mit 15 Oeffnungen versehene Elbe-Brücke erhielt im Jahre 1864 einen schmiedeeisernen Ueberbau; in Steglitz wurde eine Haltestelle für Lokalzüge eingerichtet und in Benutzung genommen, und in Zehlendorf anstatt der alten hohen und schmalen hölzernen Personen-Perrons geräumige niedrige Perrons mit steinerner Einfassung zu beiden Seiten der Bahn, sowie in Brandenburg für die Gepäck-Annahme und für Eilgut-Sendungen erweiterte Räumlichkeiten hergestellt.

In Genthin und Güsen wurden Geleis-Erweiterungen im Interesse des Güter-Verkehrs ausgeführt.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 15b. Die Elbbrücken bei Magdeburg wurden am 19. August 1848 dem Betriebe übergeben.

Digitized by Google

zu Kol. 235. Dies sind die Kosten der An- und Abfuhr der Güter incl. der Erhaltung der Roll- und Stadtgüterwagen.

„ „ 346. Hülfswärter sind nicht angestellt. Dieselben erhalten 12—15 Sgr. Lohn pro Tag.

„ „ 347, 353, 355, 368, 371, 379, 380, 382, 383, 385, 402, 403, 404, 406, 408, 410 u. 411. Von den hier aufgeführten Beamten fungirt je einer gleichzeitig für die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

30. Berlin-Stettiner Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft umfaßt folgende Linien:

1)	die Stammbahn Berlin-Stettin (17,₅₅ M.)-Stargard	22,₄₉ Meilen,
2)	die Hinterpommersche Eisenbahn Stargard-Belgard-Cöslin	18,₀₁ Meilen
	mit der Zweigbahn Belgard-Colberg	4,₇₉ „ 22,₈₀ „
3)	die Vorpommersche Eisenbahn Angermünde-Anclam-Stralsund	22,₅₂ Meilen
	mit den Zweigbahnen Pasewalk-Stettin	5,₅₇ „
	u. Züssow-Wolgast	2,₃₇ „ 30,₄₇ „
	Ueberhaupt	75,₇₆ Meilen.

II. **Vertheilung der gemeinschaftlichen Ausgaben.** Obwohl die Hinter- und Vorpommersche Eisenbahn integrirende Theile des Unternehmens der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft sind, werden die Einnahmen und Ausgaben jeder der 3 Bahnlinien besonders ermittelt, weil der Staat für das Anlage-Kapital der Hinterpommerschen Bahn eine Zinsgarantie von 3½ Proc. und für dasjenige der Vorpommerschen Bahn von 4½ Proc. übernommen hat.

Die Kosten der allgemeinen Verwaltung, zu welchen auch die Gehälter und Büreaukosten des Ober-Ingenieurs (Betriebs-Directors), des Obermaschinenmeisters, der beiden Bahncontroleure und des Telegraphen-Inspektors gehören, werden pro rata der Bahnlängen,

die Kosten der Transport-Verwaltung (Kol. 228—236 u. 239—243), mit Ausschluß der Kosten für die Erneuerung der Transportmittel (Kol. 237), nach Verhältniß der auf jeder Bahn durchlaufenen Lokomotiv- und Wagenachsmeilen und

die Kosten der Bahn-Verwaltung auf den gemeinschaftlichen Bahnhöfen Stargard, Stettin und Angermünde nach festgestellten Verhältnißzahlen auf die daselbst zusammenlaufenden Bahnen vertheilt, während die übrigen Kosten der Bahnverwaltung der Repartition nicht unterworfen werden.

Aus Vorstehendem und mit Rücksicht darauf, daß die Dotation des Reservebaufonds (Erneuerungsfonds) in den in den Jahresberichten der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft enthaltenen Betriebs-Rechnungen als Ausgabe erscheint, während in den vorliegenden statistischen Notizen nur die effektiven Kosten für Unterhaltung der Bahnanlagen und Transportmittel aufgeführt sind, ergiebt sich: daß die statistischen Notizen mit den Jahresberichten der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft nicht übereinstimmen können.

III. **Bahn-Anlagen.**

a. **Stammbahn.**

Die Schienengeleise auf den Bahnhöfen und in deren unmittelbaren Nähe sind um 1668 lfde. Ruthen vermehrt worden.

Auf der Strecke von Berlin bis Angermünde wurde, da bisher nur Wärterbuden vorhanden waren, mit dem Bau von Wärterwohnhäusern vorgegangen.

b. **Hinterpommersche Eisenbahn.**

Die schon in dem Bauprojekte dieser Bahn berücksichtigte, jedoch durch Schwierigkeiten bei Erwerbung des Terrains verzögerte Anlage einer 263 Ruthen langen Schienenbahn von dem Bahnhofe Colberg bis zu dem vorigen Hafen wurde im Jahre 1864 vollendet und dem Betriebe übergeben.

Die Geleise auf den Bahnhöfen Stargard und Schwelbein sind um 127 Ruthen vermehrt und auf dem Bahnhofe Wangerin ist ein Beamten-Wohngebäude errichtet worden.

IV. **Betriebsmittel.**

a. **Stammbahn.**

Es wurden im Jahre 1864 angeschafft: 9 Lokomotiven nebst Tendern, 6 sechsrädrige Personenwagen IV. Klasse, 80 vierrädrige bedeckte und 16 vierrädrige offene Güterwagen.

b. **Hinterpommersche Eisenbahn.**

In dem Bestande der Betriebsmittel ist eine Veränderung nicht eingetreten, jedoch ist für die Güterwagen eine höhere Tragfähigkeit normirt worden.

c. **Vorpommersche Eisenbahn.**

Für diese Linie wurden auf Kosten des Baufonds angeschafft: 6 Lokomotiven nebst Tendern, 3 sechsrädrige Personenwagen IV. Klasse und 10 offene vierrädrige Güterwagen.

V. **Leistungen der Transportmittel.**

	Auf der Stammbahn	Hinterpommer. Eisenbahn	Vorpommer. Eisenbahn
haben die Lokomotiven pro Nutzmeile	879	448	428
Centner Personen- und Gütergewicht und Centner Bruttogewicht befördert.	3973	3212	3136
Von den bewegten Plätzen der Personenwagen sind	33 Proc.	20,₁ Proc.	22,₁ Proc.
besetzt und die Gepäck- und Güterwagen sind mit	47,₄ Proc.	22,₂ Proc.	24,₃ Proc.
der Ladungsfähigkeit belastet gewesen.			

Digitized by Google

VI. **Neue Bahnlinien.** Der Bau der im vorjährigen Berichte erwähnten Zweigbahn von Neustadt-Eberswalde nach Wriezen a. d. O. hat noch nicht begonnen, da die Verhandlungen über die kostenfreie Ueberweisung des Terrains für die Bahnanlage noch nicht zum Ziele geführt haben.

Dagegen ist die Verlegung der Bahn und die Anlage eines Güterbahnhofes bei Stettin, welches Projekt im vorjährigen statistischen Berichte ausführliche Darlegung gefunden hat, bis zur Anschüttung des Bahnkörpers vorgeschritten.

Um die Verbindung des diesseitigen Schienenweges mit den Mecklenburgischen Bahnen möglichst schnell herzustellen, hat die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft den Bau einer Eisenbahn von Pasewalk über Strasburg (in der Uckermark) in der Richtung nach Neubrandenburg bis zur Mecklenburgischen Grenze ohne Zinsgarantie Seitens des Staats beschlossen. Die speziellen Vorarbeiten zu dieser ca. 2½ Meilen langen Bahn werden gegenwärtig ausgeführt und es wird demnächst mit der Bauausführung begonnen werden.

VII. **Beamten-Pensionskasse.** Für die Beamten der Strecke Stettin-Stargard, welche bis 1. Januar 1860 an die Stargard-Posener Eisenbahn-Gesellschaft verpachtet war, besteht eine besondere Pensionskasse (Kol. 430—449 der Tabellen), weil die von der früheren Verwaltung angestellten Beamten mit ihren bis dahin erworbenen Pensions-Ansprüchen von der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft übernommen worden sind.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

Vorpommersche Eisenbahn.

zu Kol. 12. Außerdem gehören noch Abzweigungen von Wolgast, Greifswald und Stralsund nach den dortigen Häfen zur Vorpommerschen Linie.

„ „ 79e. Hierin sind auch die Anlagekosten der Futtermauern und der Wege-Unter- und Ueberführungen enthalten.

„ „ 81b. Ebenso hier die Kosten der Wärter-Etablissements.

Stammbahn.

„ „ 86. Außerdem sind ausgegeben für Arbeiten und Grundentschädigung zur Anlage eines neuen Güterbahnhofes ꝛc. zu Stettin 165 703 Thlr. Die Kosten für diese Anlage werden erst nach Vollendung des Baues in die Nachweisung des Anlage-Kapitals aufgenommen werden.

Der Betrag von 1 058 404 Thlrn., um welchen die Ausgaben für die Bahnanlagen das concessionirte Anlage-Kapital übersteigen, ist gedeckt:

1) aus dem Reservefonds mit	448 630	Thlrn.
2) aus Rückeinnahmen, aus dem Gewinn beim Actien-Verkauf, aus dem Ueberschuß bei Benutzung der Bahn während der Bauzeit, aus Einnahmen an Conventionalstrafen, Zinsen und von verkauften Materialien ꝛc.	609 774	„
zusammen	1 058 404	Thlr.

Vorpommersche.

„ „ 88c. Dies sind die bis ult. 1864 ausgegebenen Prioritäts-Obligationen.

Hinter- u. Vorpommersche.

„ „ 89. Nicht die Stamm-Actien, sondern die Prioritäts-Obligationen sind vom Staate mit 3½ Proc. für die Hinter- und 4½ Proc. für die Vorpommersche Linie garantirt.

Außerdem wird aus den Betriebs-Ueberschüssen der Stammbahn ½ Proc. zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen der Hinterpommerschen Linie gedeckt, deren Verzinsung beträgt also 4 Procent.

Alle 3 Linien.

„ „ 119. Dies sind die Anschaffungskosten der Reserve-Achsen und Räder.

„ „ 137a. Dies sind die Kosten des verbrauchten Brennmaterials, während in Kol. 229 die sich in Folge der Repartition (siehe ad II. dieses Berichts) ergebenden Beträge aufgeführt sind.

Hinterpommersche.

„ „ 145. Die hier aufgeführten Achsmeilen wurden von den Güterwagen zurückgelegt.

Alle 3 Linien.

„ „ 154 u. 155. Bei Berechnung der Wagenmiethen der verschiedenen Bahnen werden die residuarischen Beträge ermittelt und ausgezahlt; die betreffende Miethe für die Gesammtleistungen kann daher nicht angegeben werden.

„ „ 170a u. e. Hierunter ist das für den eigenen Gebrauch bezogene Kohlenquantum nicht enthalten.

Stammbahn.

„ „ 210. In diesem Betrage sind unter anderen enthalten: 24 227 Thlr., welche in Folge der Repartition der Kosten für die Transportverwaltung die Hinterpommersche und die Vorpommersche Bahn an die Hauptbahn für Unterhaltung der Transportmittel zu zahlen hatte; ferner 8893 Thlr., welche aus dem Reservebaufonds (Erneuerungsfonds) zur Bestreitung der Ausgaben für Unterhaltung der Bahngeleise ꝛc. entnommen sind, da der hierfür vom Betriebe zu zahlende Betrag nicht ausreichte (siehe ad II. dieses Berichts), und 2074 Thlr. Ueberschuß aus dem telegraphischen Depeschen-Verkehre.

Alle 3 Linien.

„ „ 225. Von der hier aufgeführten Summe kommen:

Digitized by Google

	Stammbahn	Hinterpommerschen E.	Vorpommerschen Eisenbahn
	bei der		
auf Reinigung der Lokale, Appartements ꝛc.	1221 Thlr.	283 Thlr.	531 Thlr.
„ Insertionskosten	46 „	3 „	— „
„ Kosten für Erleuchtung und Heizung	9261 „	4952 „	7365 „
„ Unterstützungen an Beamte ꝛc. und Insgemein . .	9535 „	4339 „	5688 „
zusammen	20 063 Thlr.	9577 Thlr.	13 584 Thlr.

zu Kol. 230—234 u. 239. Dies sind die Kosten für das Material, während der Arbeitslohn in Kol. 228 mitenthalten ist.

„ „ 240. Hier ist aus dem bei Kol. 154 u. 155 angegebenen Grunde nur der residuarische Betrag der Wagenmiethe angegeben.

„ „ 243. Hiervon kommen:

	Stammbahn	Hinterpommerschen E.	Vorpommerschen Eisenbahn
	bei der		
auf Erleuchtung der Lokale	6076 Thlr.	1294 Thlr.	5115 Thlr.
für Geräthe	16 472 „	7611 „	5194 „
Versicherungs-Prämien	667 „	307 „	385 „
auf Unterstützungen und Insgemein	3613 „	1262 „	2982 „
zusammen	26 828 Thlr.	10 474 Thlr.	13 676 Thlr.

Hinterpommersche.

„ „ 260. Dieser Betrag ist in der Statistik pro 1863 irrthümlich als Einlage in den Reservefonds aufgeführt.

„ „ 261. Das Bau-Kapital ist mit 3¼ Proc. aus der Staatskasse und mit ½ Proc. aus dem Ueberschuß der Berlin-Stettiner E.-G. verzinst.

Vorpommersche.

„ „ 261. Ebenso ist das Bau-Kapital dieser Linie aus der Staatskasse verzinst worden.

Hinterpommersche.

„ „ 269a. Um diesen Betrag war die ursprüngliche Dotation des Reservefonds aus dem Baufonds zu hoch gegriffen, daher die Erstattung dieser Summe an den letzteren.

Stammbahn.

„ „ 273a. Dieser Betrag ist bereits in den Ausgaben Kol. 215 (theilweise) u. 216—218 enthalten.

„ „ 273b. Von dieser Summe sind 181 372 Thlr. für Neubeschaffung von Transportmitteln verausgabt, der Rest von 116 088 Thlrn. ist bereits in den Ausgaben Kol. 237 enthalten.

Hinter- und Vorpommersche.

„ „ 273a u. b. Ebenso sind die hier aufgeführten Summen bereits in den Ausgaben Kol. 215 (theilweise), 216—218 u. 237 enthalten.

Vorpommersche.

„ „ 276—286. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil die Bahn in ihrer gegenwärtigen Ausdehnung ult. 1864 erst ein volles Jahr im Betriebe war.

Alle 3 Linien.

„ „ 336—340 u. 370. Die Gehaltsbeträge dieser Beamten sind unter den Kosten der allgemeinen Verwaltung (in Kol. 247) enthalten.

Stammbahn und Hinterpommersche.

„ „ 349, 350, 353, 358 u. 359. Von den bei der Stammbahn in diesen Kolonnen aufgeführten Beamten fungirt je einer für beide Bahnen gemeinschaftlich.

Stammbahn.

„ „ 357 u. 390. Sowohl der Telegraphen-Inspektor, als der Ober-Maschinenmeister fungiren gleichzeitig für alle 3 Bahnlinien; deren Gehaltsbeträge sind in Kol. 247 enthalten.

Alle 3 Linien.

„ „ 360 u. 361. Das Gehalt dieser Beamten ist unter den Ausgaben der Transportverwaltung (Kol. 228) enthalten.

„ „ 377. Als Bremser fungiren die Schaffner II. Klasse.

„ „ 419. Außerdem sind noch ein Assistent des Drucksachen- ꝛc. Verwalters mit 450 Thlrn. und 1 Bote mit 240 Thlrn. Gehalt angestellt.

31. Böhmische Westbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Böhmischen Westbahn ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

a) die Hauptbahn von Prag über Pilsen bis an die Bayerische Landesgrenze südlich Taus . 24,45 Meilen,

zu übertragen 24,45 Meilen,

Digitized by Google

übertragen 24,⁴⁴ Meilen

b) die Zweigbahn von Chrast nach Radnitz . . . . . 1,³³ „

zusammen 25,⁷⁷ Meilen.

Hierzu kommt noch die von der Verwaltung der Bayerischen Ostbahnen gegen 4½ Proc. des Baukapitals gepachtete Strecke von der Landesgrenze bis Furth am Walde von . . . . . 0,⁸⁹ „

mithin im Betriebe 26,⁶⁶ Meilen.

II. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 430—449 der Tabellen) besteht noch eine Krankenkasse, welche bei Erkrankungen freien Arzt, freie Medizin und ein mäßiges Pflegegeld gewährt. Bei Todesfällen wird den Hinterbliebenen ein Beerdigungskosten-Beitrag von 10 Fl. Oestr.-W. ausgezahlt.

Die Kasse hatte ult. 1864 einen Bestand von 3375 Thlrn.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 77—86. Die Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel gründet sich auf den Kosten-Voranschlag und ist nur annähernd richtig, weil die vollständige Herstellung der Bahn, die Lieferung der Betriebsmittel ꝛc. von einem Unternehmer für die Summe von 16 000 000 Thlrn. ausgeführt worden ist.

„ „ 89. Nicht nur die Stamm-Actien, sondern das Gesammt-Anlage-Kapital ist vom Staate mit 5,⁹ Proc. garantirt.

„ „ 100a. Hiernnter befinden sich 2 Postwagen.

„ „ 109a. Hierin ist auch die Ladungsfähigkeit der vorstehend erwähnten beiden Postwagen enthalten.

„ „ 115a. Ebenso hier die Anschaffungskosten derselben.

„ „ 163. Außerdem wurden noch 310 Ctr. Militair-Gepäck befördert.

„ „ 168a u. 172. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Equipagen und Thiere enthalten, und zwar 5286 Ctr. Equipagen ꝛc. und 47 859 Ctr. Vieh (siehe Kol. 175—177).

„ „ 175a u. c u. 176a. Außer den hier aufgeführten Equipagen und Pferden, deren Gewicht in Kol. 168a mitenthalten ist, wurden noch mit Personenzügen 5 Equipagen, 6 Militair-Fahrzeuge, 212 Militair-, sowie 41 andere Pferde befördert.

„ „ 192a. Hierin sind 792 Thlr. Einnahmen für 4 Extrazüge enthalten.

„ „ 195. Ebenso hier 989 Thlr. für die mit Personenzügen beförderten 310 Ctr. Militair-Gepäck, 212 Pferde und 6 Militairfahrzeuge; sowie für 5 Equipagen und 41 Pferde.

„ „ 261 u. 263. Zur Verzinsung und Amortisation des vom Staate mit 5,³ Proc. garantirten Anlage-Kapitals waren erforderlich:

5 Proc Zinsen von 16 000 000 Thlrn. . . . . 800 000 Thlr.

0,³ Proc. zur Amortisation . . . . . 32 000 „

zusammen 832 000 Thlr.

Aus dem Ueberschusse wurden gedeckt . . . . . 670 918 „

der Staat hatte also in Folge der übernommenen Zins-Garantie zuzuschießen . 161 082 Thlr., welche von demselben zugesagt worden sind.

„ „ 284a. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, daß von dem Ueberschusse pro 1864 an „Einnahmen-Einkommensteuern" 25 995 Thlr. berichtigt worden mußten, wogegen derjenige pro 1863 ausschließlich zur Verzinsung des Anlage-Kapitals verwendet worden ist.

„ „ 390. Von den hier aufgeführten Beamten ist der eine „Ingenieur" und der andere „Oberwerkführer."

32. Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

I. **Bahn-Anlagen.**

1. **Oberbau.** Im Jahre 1864 wurden in einer Gesammtlänge von 2157,⁶ Ruthen das aus 18′ langen und 4½″ hohen Schienen bestehende Geleise entfernt und durch 21′ lange und 5″ hohe Schienen ergänzt. Außerdem wurden 2851 Stück Schienen, 29 331 eichene Bahnschwellen und 492 eichene Weichenschwellen, 16 450 Stück Laschen und Laschenbolzen, 1681 Unterlagsplatten und 61 857 Hakennägel erneuert.

2. **Stationsbauten.** In Königszelt wurde der massive Perron um 180′ verlängert, in Waldenburg der Lokomotivschuppen durch einen 50′ langen Anbau vergrößert, in Jauer und Schweidnitz Gas-Anlagen hergestellt und zwischen Reichenbach und Gnadenfrei ein Wohnhaus für 4 Familien erbaut.

Auf der Linie Liegnitz-Königszelt wurden 9 Drahtzug-Barrièren aufgestellt und hiermit das System derselben auf der ganzen Bahn durchgeführt; auch wurde auf mehreren Stationen die Versetzung der Wasserkrähne bewirkt.

II. **Betriebsmittel.** Der Wagenpark wurde um 7 Personen- und 5 Güterwagen vermehrt.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2a. Einschließlich dreier stellvertretender Mitglieder.

„ „ 5. Der Betriebs-Direktor bezieht neben seinem Gehalte eine Tantième von ½ Proc. des über 5 Proc. betragenden Reingewinns.

„ „ 76—86. Die gegen das concessionirte Anlage-Kapital mehr verwendeten 81 681 Thlr. sind durch die Betriebs-Einnahmen des Jahres 1850 von . . . . . 3814 Thlrn.

und durch die während der resp. Bauzeiten erzielten Einnahmen von . . . . 77 867 „

zusammen 81 681 Thlr.

gedeckt worden.

Digitized by Google

zu Kol. 121f. Hierin sind auch die von Extrazügen zurückgelegten Meilen enthalten.

„ „ 177e. Hiervon sind 95 Militair-Fahrzeuge und 30 Leichen.

„ „ 280. An dieser Mehreinnahme participirt der Personenverkehr mit 23 831 Thlrn., der Gepäckverkehr mit 405 Thlrn., der Güterverkehr mit 61 577 Thlrn., der Viehverkehr mit 2262 Thlrn. und der Equipagenverkehr mit 436 Thlrn.; bei den Extraordinarien sind dagegen 3293 Thlr. weniger vereinnahmt als im Jahre 1863.

„ „ 283. Die Ausgaben haben im Jahre 1864 bei der Bahnverwaltung 6805 Thlr. und bei der Transportverwaltung 1142 Thlr. weniger, bei der allgemeinen Verwaltung dagegen 6719 Thlr. mehr betragen als im Vorjahre.

33. Brünn-Rossitzer Eisenbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßte bisher nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern begann mit dem 1. April. Es beziehen sich deshalb die vorjährigen statistischen Notizen auf den Zeitraum vom 1. April 1863 bis ult. März 1864.

In der General-Versammlung der Actionäre wurde nun beschlossen, die 9800 Stück Prioritäts-Actien à 200 Fl. Conventions-Münze auf den Betrag von 200 Fl. Oester. Währung umzuschreiben, für den Restbetrag von 10 Fl. pro Actie durch Zusammenziehung dieser Restbeträge neue Prioritäts-Actien — und wo dies wegen Mangel der genügenden Anzahl in der Hand eines Besitzers nicht stattfinden kann, für den, den Actien-Nominalbetrag nicht erreichenden Rest einen Partialschein, welcher ebenso wie die Actien zum Empfange von Zinsen und Dividende berechtigt, — auszufertigen.

Gleichzeitig wurde bestimmt, daß die halbjährigen Zinsen-Coupons der sämmtlichen Prioritäts-Actien mit den Fälligkeits-Terminen vom 1. Januar und 1. Juli ausgefertigt werden sollten und der 1. Januar 1865 als Datum der Ausstellung der neuen Actien festgesetzt.

Hierdurch wurde man genöthigt, die Betriebsrechnung mit Ende 1864 abzuschließen, um die Rechnungsperiode mit den Verzinsungs-Terminen der neuen Prioritäts-Actien in Uebereinstimmung zu bringen, und es beziehen sich deshalb die vorliegenden statistischen Notizen

auf die 9monatliche Periode vom 1. April bis ult. Dezember 1864.

II. **Neue Bahnlinien.** Die General-Versammlung der Actionaire hat die Direktion bevollmächtigt, bei der Staatsregierung um die Verleihung der Concession zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von Tetschitz über Padochau, Eibenschitz, Kromau, Hostertitz und Trebwitz nach Znaim und von da zum Anschlusse an die projektirte Franz-Josefsbahn bei Eggenburg oder Meißau, oder zum Anschlusse an die a. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn und die Station der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft bei Stockerau einzuschreiten.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 13. Die hier angegebene Tarifsätze bezieht sich nur auf die Hauptbahn Brünn-Seegen-Gottes, weil für die Zweigbahn, welche nur dem Kohlentransport dient, ohne Unterschied der Tarifsatz ab Seegen-Gottes in Anwendung kommt.

„ „ 77—85. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil das Anlage-Kapital der 0,65 Meilen langen Zweigbahn Seegen-Gottes-Simsonschacht nur summarisch bekannt ist.

„ „ 121—312. Wie ad 1 dieses Berichts bereits gesagt, umfassen die hier aufgeführten statistischen Notizen einen Zeitraum von 9 Monaten, sie sind also zu Vergleichungen mit anderen Bahnen nicht geeignet und zur Unterscheidung von denjenigen der übrigen Vereinsbahnen mit kleinerer Schrift gedruckt.

„ „ 125a. Zur Feuerung der Lokomotiven auf den Gebirgsstrecken (auf der Zweigbahn ist eine Steigung von 1 : 38 in einer Länge von 1200 Klaftern vorhanden) wurde außer Kohlen auch Holz verwendet, um eine schnellere Dampferzeugung zu erzielen. Dies verbrauchte Quantum Holz ist hierin mitenthalten, woraus folgt, daß der Verbrauch pro Nutzmeile höher ist als bei den übrigen Vereinsbahnen.

„ „ 169 u. 172. Hierin ist auch das Gewicht der in Kol. 175 u. 176b der Stückzahl nach aufgeführten Equipagen und Thiere enthalten; davon sind:

	Equipagen	Thiere
a) im Binnenverkehr befördert	45 Z.-Ctr.	3107 Z.-Ctr.
b „ direkten Verkehr 1) aufgegeben	— „	176 „
2) angekommen	101 „	853 „
zusammen	146 Z.-Ctr. u.	4136 Z.-Ctr. (cfr. Kol. 177).

„ „ 182e. Die wenigen auf Tour- und Retour-Billets beförderten Personen sind nur einmal in Ansatz gebracht; es ergiebt sich hieraus aber diese größere Durchschnittszahl. (cfr. Kol. 12.)

„ „ 221. Hierin sind auch die Kosten der Heizung und Beleuchtung der Wartesäle und die Kosten der Beleuchtung der Stationsplätze enthalten.

„ „ 237e. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Reparatur- 2c. Kosten der Reserve-Räder und Achsen.

„ „ 262. Diese Summe repräsentirt die bezahlten Steuern, Stempel, Taxen u. s. w.

„ „ 276—286. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich, wie bereits ad 1 dieses Berichts erwähnt, auf einen 9monatlichen Zeitraum und sind deshalb zu Vergleichungen mit denjenigen des Vorjahres nicht geeignet.

Digitized by Google

zu Kol. 430—449. Eine Beamten-Pensionskasse besteht zur Zeit noch nicht, dieselbe ist vielmehr in der Bildung begriffen. Dagegen ist ein Kranken-Unterstützungsfonds für die Unterbeamten und die bei der Bahn beschäftigten Arbeiter vorhanden, welcher ult. 1864 mit einem Bestande von 1348 Thlrn. abschloß und 114 Theilnehmer zählte.

34. Buschtéhrader Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1864 folgende Linien:

1) die Lokomotivbahnen.

a) Kralup-Kladno von . . . . . 3,43 Meilen,
welche mit den übrigen Linien der Buschtéhrader E. durch den beiderseitigen Anschluß an einen Theil der Kladno-Rutschitzer Erzbahn unter Mitbenutzung dieser Strecke verbunden ist. Die Länge der beiden Anschlüsse beträgt 0,18 M. und die gemeinschaftlich benutzte Strecke der Kladno-Rutschitzer Bahn . . . . . 0,41 „
sind 3,84 Meilen,

b) die frühere Pferdebahnstrecke Prag-Weßhybka von . . . . . 3,26 „
welche in dem Zeitraum vom 1. August bis ult. Oktober 1863 in eine Lokomotivbahn umgebaut wurde.

2) die Pferdebahn Weßhybka-Lana resp. Pine von . . . . . 4,20 „
Ueberhaupt 11,30 Meilen.

II. Die **Betriebs-Rechnungen** der Kralup-Kladnoer und der Prag-Weßhybka-Lanaer Bahnen werden nach wie vor besonders geführt, weil die beiden Linien auf verschiedenen Konzessions-Urkunden basiren. Eine Aenderung ist aber insofern eingetreten, als die über die Kladno-Weßhybkaer Verbindungsbahn (siehe ad I a) transportirten Güter nur einmal in den Betriebs-Ergebnissen der Prag-Lanaer Bahn erscheinen, während sie in den Vorjahren — wegen der verschiedenen Transporttaxe — einmal in dieser und dann in den Betriebsrechnungen der Verbindungsbahn zur Erscheinung gebracht wurden.

III. An **Betriebsmitteln** wurden angeschafft und dem Betriebe übergeben: 1 Lokomotive, 2 Personenwagen, 1 bedeckter Lastwagen und 17 Kohlenwagen.

IV. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 430—449 der Tabellen) besteht noch ein Handwerker-Unterstützungsfonds, welcher am Schlusse des Jahres 1864 mit einem Bestande von 3596 Thlrn. abschloß.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

a) **Lokomotivbahn Kralup-Kladno.**

zu Kol. 11b. Dies ist die der Prager Eisen-Industrie-Gesellschaft gehörige Strecke der Kladno-Rutschitzer Bahn, welche gegen Tragung der Hälfte der Unterhaltungskosten von der Buschtéhrader Eisenbahn-Gesellschaft mitbenutzt wird, wogegen die genannte Industrie-Gesellschaft unter gleichen Verhältnissen auch Seitenarme der Buschtéhrader Bahn benutzt.

„ „ 26 1b. Diese Summe ist zur Amortisation von Stamm-Actien verwendet worden.

„ „ 278 u. 279. Eine Vergleichung der Güter-Frequenz mit dem Vorjahre ist nicht thunlich, weil sich durch die ad II dieses Berichts bereits erwähnte anderweitige Buchung der auf der Kralup-Weßhybkaer Verbindungsbahn beförderten Güter pro 1864 eine bedeutende Minderbeförderung (1 415 589 Ctr.) ergeben würde, während in Wirklichkeit 247 668 Z.-Ctr. mehr befördert sind als im Vorjahre.

b) **Pferdebahn.**

„ „ 243. Dies sind die Unterhaltungskosten der Pferde.

„ „ 276—285. Die Betriebs-Ergebnisse des Jahres 1864 sind zu Vergleichungen mit denen des Vorjahres nicht geeignet, weil die Strecke Prag-Weßhybka vom 1. Januar bis ult. Juli 1863 mit Pferden betrieben wurde, vom 1. August bis ult. Oktober aber wegen des in dieser Zeit bewirkten Umbaues in eine Lokomotivbahn nicht im Betriebe war.

35. Frankfurt-Hanauer Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte die Strecke von Frankfurt a. M. über Hanau bis zur Kurhessisch-Bayerischen Landesgrenze bei Kahl von . . . . . 3,29 Meilen.
Außerdem hat die Gesellschaft die Strecke von der Grenze bei Kahl bis Aschaffenburg . . . 2,17 „
von der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung gepachtet und im Betriebe . . . 5,46 Meilen.

II. Die 0,8 Meilen lange **Verbindungsbahn in Frankfurt a. M.**, welche Eigenthum der freien Stadt Frankfurt ist und die daselbst einmündenden Eisenbahnen (Frankfurt-Hanauer, Hessische Ludwigsb., Homburger, Main-Neckar, Main-Weser, Offenbacher und Taunusbahn unter einander verbindet, steht unter der Betriebsleitung der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft, welche dafür einen fixirten Antheil an den Frachtsätzen der zu transitirenden Güter erhält.

Im Jahre 1864 wurden auf dieser Verbindungsbahn, auf welcher Personenbeförderung nur ausnahmsweise (in

Digitized by Google

Extrazügen) stattfindet, 948 680 Ctr. Güter zwischen den Bahnhöfen unter einander, 351 147 Ctr. zwischen diesen und dem Mainhafen, sowie 178 037 Ctr. gratis von den Bahnhöfen nach dem Zollhofe, zusammen 1 477 864 Ctr. Güter befördert.

Es wurden auf derselben 1 596 Nutz- und 54 695 Achsmeilen zurückgelegt. Die Einnahmen haben 5 435 Thlr. betragen; die Ausgaben für die Besorgung des Fahrdienstes — die Kosten der Unterhaltung und Beaufsichtigung trägt die Eigenthümerin — sind wegen anderweitiger Verwendung der Lokomotiven nicht genau auszuscheiden und können zu 4 750 Thlrn. geschätzt werden.

Die auf der Verbindungsbahn zurückgelegten Nutzmeilen, das dabei verbrauchte Brennmaterial und die Kosten desselben sind in Kol. 121f, 122, 129 u. 137, die Einnahmen in Kol. 210—212 und die Ausgaben in Kol. 244, 245 u. 256 der Tabellen mitenthalten, die auf derselben zurückgelegten Achsmeilen und die beförderten Güter in Kol. 150 u. 151 resp. 168—172 ꝛc. aber nicht.

III. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 430—449 der Tabellen) besteht für die Werkstätten-Arbeiter ein auf Gegenseitigkeit begründeter Kranken-Unterstützungs-Verein, welcher durchschnittlich 70—75 Mitglieder zählte, 369 Thlr. im Jahre 1864 vereinnahmte, an 33 Mitglieder 314 Thlr. verausgabte und am Jahresschluß 259 Thlr. Vermögen besaß.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 96d. Außerdem sind noch 2 Galawagen für fürstliche Personen vorhanden.

„ „ 121f, 123d u. 124d. Die hier gemachten Angaben beziehen sich auf die Frankfurter Verbindungsbahn.

„ „ 122. Von den hier aufgeführten Nutzmeilen sind 32 186 auf der Hauptbahn u. 1 596 Nutzm. auf der Frankfurter Verbindungsbahn zurückgelegt worden.

„ „ 129b u. c. u. 135. Der Gesammt-Verbrauch an Coaks und Kohlen hat betragen: auf der Hauptbahn 48 103 Ctr. und auf der Verbindungsbahn 4 745 Ctr.; der Durchschnitts-Verbrauch a) pro Nutzmeile für Erstere 149 Z.-Pfd. und für Letztere (mit täglich nur 4 Fahrten à 1 Meile, aber lang dauerndem Rangirdienst) 297 Z.-Pfd.; b) pro Achsmeile 4,₅₄₄ resp. 8,₀₇₅ Z.-Pfd.

„ „ 137b u. c. Die Kosten des verbrauchten Brennmaterials betragen a) pro Nutzmeile für die Hauptbahn 12,₂₇ Sgr. u. für die Verbindungsbahn 24,₄₄ Sgr.; b) pro Achsmeile 4,₀₆ resp. 8,₅₅ Pfge.

„ „ 150a. Außerdem sind auf der Verbindungsbahn 54 695 Achsmeilen zurückgelegt worden.

„ „ 151a. Einschließlich der vorgenannten Achsm. würde deren Gesammtzahl 1 037 117 betragen.

„ „ 161. Es sind außerdem ca. 400 Personen mit Extrazügen befördert worden.

„ „ 163 u. 164b. Das Freigewicht im Lokal-Verkehr à 40 Pfd. und im Verkehr mit Oesterreich, Preußen, Sachsen ꝛc. à 50 Pfd. pro Person wird nicht notirt.

„ „ 170. Hierunter befinden sich auch andere Güter der Wagenladungs-Klasse C, wie z. B. Baumaterialien, Dachschiefer, Düngemittel, Erze u. dergl. m.

„ „ 173. Die beförderten Betriebsdienst- und Baugüter werden nicht notirt.

„ „ 205c. Dies ist die Einnahme für 9 beförderte Leichen.

„ „ 210. Hierin sind 5 432 Thlr. Einnahmen aus dem Betriebe der Verbindungsbahn enthalten (siehe ad II dieses Berichts).

„ „ 214. Dies sind nur die Besoldungen des Bahn-Ingenieurs und der 4 Aufseher (excl. Dienstkleidung). Wegen der Besoldungen der übrigen Bahnbeamten siehe Erläuterung zu Kol. 228.

„ „ 215. Die Kosten der Erneuerung des Geleises auf einer Länge von 1683 Meter und der Auswechselung von 9 275 Querschwellen erscheinen in Kol. 273.

„ „ 217. Hierin sind auch die Unterhaltungskosten der Mobilien und Bahnanlagen enthalten.

„ „ 225. Dies ist der Beitrag zu den Unterhaltungskosten des mit der Bayerischen Staats- und Hessischen Ludwigsbahn gemeinschaftlich benutzten Bahnhofes in Aschaffenburg.

„ „ 228. Von der hier aufgeführten Summe kommen:

a)	auf die Besoldung des Stations-Personals (Bahnhofsdienst, Personen-, Gepäck- u. Güter-Expeditionen)	22 804 Thlr.
b)	auf Besoldung des Zugpersonals (Oberkondukteure, Kondukteure, Zugschmiede u. Bremser)	4 303 „
c)	auf Besoldung des Lokomotivdienst-Personals (Führer, Heizer und Putzer	6 377 „
d)	auf Besoldung des Bahnbewachungs-Personals (Bahn- und Weichenwärter und deren Ablösung)	11 283 „
e)	auf Kosten der Aushülfe bei stärkerem Verkehr, Ersatz für Kranke, Uebernachtungs-Gebühren ꝛc.	2 052 „
f)	auf Dienstkleidung	1 786 „
g)	„ Besoldung der Beamten und Bediensteten der mechanischen Reparatur-Werkstätte	2 490 „
	zusammen	51 095 Thlr.

„ „ 230 u. 232. Dies sind die Kosten der verwendeten Schmier- und Putzmaterialien. Die Kosten des Schmierens, Putzens und Reinigens sind in Kol. 228 mitenthalten.

„ „ 236. Hier sind die Kosten des Betriebes der mechanischen Reparatur-Werkstätte aufgeführt.

„ „ 239. In dieser Summe sind die Kosten der Heizung und Beleuchtung der Stationen, Bahnwärterhäuser, der Bahn und Wagenzüge und die Unterhaltungskosten der Laternen enthalten.

„ „ 240. Dies ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

„ „ 241. Einschließlich 200 Thlr. Prozeßkosten wegen des Frachtgeschäfts.

Digitized by Google

zu Kol. 243. Desgl. hier 2 857 Thlr. Entschädigung in Folge Vergleichs in einem Prozesse.

„ „ 257. Mit Rücksicht auf das in den Erläuterungen zu Kol. 214 u. 228 Gesagte sind diese Procentsätze zu Vergleichungen mit anderen Bahnen nicht geeignet.

„ „ 272. Hiervon sind 4 509 Thlr. aus dem Betriebs-Ueberschusse überwiesen und 16 850 Thlr. vertragsmäßiger Zuschuß von der Hessischen Ludwigsbahn für Veränderungen von Bahnanlagen in Folge Eröffnung neuer Linien der letztgenannten Bahn.

„ „ 346 u. 355. Die Hülfswärter und Nachtwächter erhalten Tagelohn, die ersteren 15—17½ Sgr., die letzteren 11,4—13,7 Sgr.

„ „ 357 u. 358. Den Telegraphendienst versieht das Stations-Personal (Kol. 349—352).

„ „ 363, 397 u. 426. Hier sind aufgeführt worden:

ad Kol. 363 die Tagewerke zur Unterhaltung des Bahnkörpers, der Geleise ꝛc.,

„ „ 397 diejenigen bei dem Stationsdienst und dem Gütertransport,

„ „ 426 diejenigen zur Instandhaltung der Bahn, der mechanischen Objekte, der Lokomotiven, Wagen u. s. w.

Die dafür gezahlten Löhne sind in den Ausgaben (Kol. 214—256) bereits mitenthalten.

„ „ 391. Dies ist der Verwalter der Materialien für die Werkstätte und die Bahn-Unterhaltung.

36. Galizische Carl-Ludwig-Bahn.

I. Das **Bahngebiet** der Galizischen Carl-Ludwig-Bahn hat sich im Betriebsjahre 1864 nicht verändert; dasselbe umfaßt, wie im Vorjahre

1) die Hauptbahn Krakau-Tarnow-Rzeszow-Przemysl-Lemberg . . . . . 45,43 Meilen;

2) die Zweigbahnen a) Bierzanow-Wieliczka . . . . . 0,71 „

b) Podleze-Niepolomice . . . . . 0,45 „

zusammen 46,81 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** Der in der vorjährigen Eisenbahn-Statistik erwähnte Umbau der beiden provisorischen Brücken über die Weichsel bei Krakau und den Dunajec bei Bogumilowice in definitive ist im Betriebsjahre 1864 vollendet.

Ferner ist mit dem Bau eines definitiven Aufnahme-Gebäudes (an der Stelle des bisher bestandenen provisorischen nebst Verladerampe auf der Station Bochnia begonnen und außer mehreren Ergänzungs-Arbeiten auf den Stationsplätzen Slotwina, Tarnow, Czarna und Dembica der Ausbau des Wasserthurmes in Trzciana zu erwähnen.

Auf der Station Przeworsk wurde das alte Restaurations-Gebäude als überflüssig demolirt; in den Einschnitten nächst Lancut und Jaroslaw wurden Schneedämme zum Schutze gegen Schneeverwehungen aufgeführt und an dem Durchlasse bei der Station Przemysl, behufs Höherlegung des Fuhrweges, das Gewölbe durch eine Holzkonstruktion ersetzt.

Auf der Station Lemberg wurde zum Schutze der Reisenden ein Vordach am Perron hergestellt und das Werkstättengebäude mit einer Thurmuhr versehen.

Ferner wurde ein definitiver Schuppen zur Unterbringung der Feuerspritzen mit einer Remise für den Salonwagen erbaut und ein hölzernes Magazin für Schnitt-Materialien aufgestellt.

Zunächst den Werkstätten wurden einige Manipulations-Geleise und zwei kleine Drehscheiben gelegt.

III. **Betriebsmittel.** Im Betriebsjahre 1864 wurden neu angeschafft: 4 Lokomotiven und 2 Tender, dagegen außer Betrieb gesetzt 5 ältere Lokomotiven aus dem seiner Zeit vom Staate übernommenen Fahrparke.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 88c. Von diesen 10 000 000 Thlrn. Prioritäts-Obligationen waren bis ult. 1864 jedoch nur 5 666 667 Thlr. emittirt.

Außerdem schuldete die Gesellschaft dem Staate auf den Kaufpreis der Strecke Krakau-Rzeszow von 9 761 445 Thlrn. ult. 1864 die Summe von 7 385 840 Thlrn.

„ „ 100, 101 u. 109a. Einschließlich der Post-Kondukteur-Wagen.

„ „ 116. Diese Summe umfaßt die Anschaffungskosten sämmtlicher Lastwagen (Gepäck-, Post-, Güter-, Equipage- und Viehwagen).

„ „ 163. Außerdem wurden noch 17 Equipagen und 239 Pferde, wovon 3 Equipagen und 179 Pferde den Militairtransporten angehören, befördert.

„ „ 169 u. 172. Hierin ist auch das Gewicht der beförderten Thiere enthalten.

Davon sind a) im Binnenverkehre befördert . . . . . 68 032 Z.-Ctr.

b) „ direkten Verkehre aufgegeben . . . . . 1 051 460 „

c) „ „ „ angekommen . . . . . 2 256 „

zusammen 1 121 748 Z.-Ctr.,

wie in Kol. 177 angegeben.

„ „ 195. Hierin sind auch die Einnahmen für die im Gepäcktransport mitbeförderten 17 Equipagen und 239 Pferde enthalten.

„ „ 202. Ebenso hierin die Einnahmen für die mit Güterzügen beförderten Equipagen, Eisenbahn- und sonstigen Fahrzeuge, Pferde, Rind- ꝛc. Vieh und sonstigen Thiere (cfr. Kol. 175 u. 176).

Digitized by Google

zu Kol. 221. Hierin sind auch die Kosten für Beleuchtung und Reinigung der Bahnhöfe und Wärterlokale enthalten.

„ „ 230. Dies sind die Kosten der verbrauchten Beleuchtungs-, Schmier- und Putzmaterialien.

„ „ 231. Hierin sind auch die Löhnungen der Lokomotivheizer enthalten.

„ „ 232. Dies sind die Kosten der verbrauchten Schmier- und Putzmaterialien; die für das Schmieren verausgabten Beträge sind in Kol. 228 enthalten.

„ „ 233. Hierin sind auch die Löhne der Wagenschieber enthalten.

„ „ 261. Diese 9660 Thlr. sind für Amortisation von 69 Stamm-Actien gezahlt worden.

zu Abschnitt F. Bei der Galizischen Carl-Ludwig-Bahn finden andere Verhältnisse statt, als sie das Schema zur Statistik voraussetzt. Wegen dieser abweichenden Organisation war die Eintragung der betreffenden Beamten in die Tabellen nicht möglich.

Die vorliegenden Notizen ergeben zwar die nachstehend aufgeführten Beamten, nicht aber deren Besoldungen.

zu Kol. 336—367. I. **Bahnverwaltung** (Oberleitung und Beaufsichtigung der Bahn).

General-Inspektorat.

1 General-Inspektor,	6 Ingenieur-Assistenten,	12 Ingenieur-Eleven,
2 Inspektoren,	2 Ingenieur-Eleven,	2 Diurnisten,
2 Ober-Ingenieure,	1 Telegraphist,	23 Bahnaufseher,
3 Ingenieure,	2 Diurnisten.	348 Bahnwächter,
		1 Kanzleidiener.

Technisches Revisionsamt.

1 Ober-Ingenieur,	1 Ingenieur-Eleve,	Material-Depot.
2 Ingenieure,	1 Official.	1 Ingenieur,
2 Ingenieur-Assistenten,		2 Ingenieur-Assistenten,
		4 Officiale,
Bahn-Erhaltung		7 Diurnisten,
1 Ober-Ingenieur,	12 Ingenieur-Assistenten,	4 Depot-Aufseher,
		2 Depot-Gehülfen.

„ „ 368—401. II. **Transportverwaltung** (Betriebsleitung).

Für den Verkehr.

1 Ober-Ingenieur,	3 Telegraphisten,	53 Kondukteure,
2 Expeditoren,	21 Diurnisten,	1 Portier,
5 Ingenieure,	3 Wagenmeister,	3 Kanzleidiener,
1 Kassier,	5 Wagen-Aufseher,	8 Wartesaaldiener,
1 Kontrollor,	18 Magazins-Aufseher,	39 Weichenwächter,
16 Ingenieur-Assistenten,	12 Magazins-Aufseher-Gehülf.,	10 Thorwächter,
6 Ingenieur-Eleven,	9 Telegraphen-Aufseher,	23 Nachtwächter.
63 Offiziale,	16 Ober-Kondukteure,	

Für Zugförderung und Werkstätten.

3 Ingenieure,	6 Officiale,	35 Lokomotivführer,
5 Ingenieur-Assistenten,	3 Diurnisten,	4 Maschinenwärter,
4 Ingenieur-Eleven,	5 Werkführer,	14 Pumpenwärter,
1 Telegraphist,	3 Lokomotiv-Aufseher,	1 Kanzleidiener.

„ „ 402—429. III. **Allgemeine Verwaltung** (Centralleitung).

General-Sekretariat und Registratur.

1 General Sekretär,	1 Concipist,	Material-Verwaltung.
1 Sekretär,	6 Officiale.	1 Material-Verwalter,
Kontrole und Reklamations-Büreau.		1 Ingenieur-Eleve,
1 Revisor, 10 Officiale,	3 Diurnisten.	6 Officiale,
Buchhaltung und Kasse.		1 Diurnist.
1 Buchhalter,	4 Officiale.	Diener-Personal.
		11 Kanzleidiener,
		1 Hausdiener.

Digitized by Google

37. Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn.

I. Den **Betrieb** der Bahn leitet die Direktion der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft. Es sind aber mit der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft gemeinschaftlich: das Zugbegleitungs-Personal mit den nöthigen Utensilien, das Schmieren und Putzen der Wagen und das Abrechnungs-Büreau.

Der Bahnhof zu Elmshorn, welcher Eigenthum der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft ist, wird mit derselben gemeinschaftlich benutzt.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 152 u. 153. Hierüber können Angaben nicht gemacht werden, weil die Transportmittel in gebrauchtem Zustande übernommen und Notizen über deren Leistungen nicht vorhanden sind.

„ „ 162a. Dies sind die beförderten Militair-Personen; wie viele davon im Binnen- und wie viele im direkten Verkehre befördert sind, kann nicht angegeben werden, weil hierüber keine Notizen gesammelt sind.

„ „ 178c. Die von den Militair-Personen zurückgelegten Meilen können ebenfalls nicht angegeben werden.

„ „ 194. Auch kann nicht genau angegeben werden, wieviel von der Einnahme für Personen-Beförderung auf den Binnen- und wieviel auf den direkten Verkehr kommt.

„ „ 251. Hierin ist der Antheil an den Kosten des mit der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft gemeinschaftlichen Hauptbüreaus enthalten.

„ „ 374 u. 376. Von den bei der Altona-Kieler Eisenbahn aufgeführten Beamten fungiren 1 Zugführer und 3 Schaffner gleichzeitig für die Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn (siehe ad I. dieses Berichts).

„ „ 435. Hierin sind 3750 Thlr. als „Abfindungs-Summe aus der früher mit den Angestellten der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft gemeinschaftlichen Pensionskasse" enthalten.

„ „ 437a. Dies ist der Beitrag zu der mit den Beamten der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft gemeinschaftlich zu tragenden Pensionslast pro 1863 und 1864.

38. Graz-Köflacher Eisenbahn.

I. **Anderweitige Besitzungen der Gesellschaft.** Als integrirender Theil des Eisenbahn-Unternehmens gehören noch mehrere Kohlenbergwerke bei Voitsberg und Köflach, sowie die von den größeren Werken nach den Stationen angelegten, für Pferdebetrieb eingerichteten Kohlenbahnen zum Eigenthum der Graz-Köflacher Eisenbahn-Gesellschaft.

II. **Betriebsmittel.** Die von der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft gepachteten Betriebsmittel, und zwar:

5 Lokomotiven mit Tendern,
6 bedeckte 8rädrige Lastwagen (Gepäckwagen),
55 offene 4rädrige Lastwagen und
1 Schneepflug

gingen am 28. Februar 1864, an welchem Tage der mit der gedachten Gesellschaft abgeschlossene 4jährige Pachtvertrag abgelaufen war, für den Preis von 54 271 Thlrn. in das Eigenthum der Graz-Köflacher Eisenbahn-Gesellschaft über.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 76. Das hier aufgeführte concessionirte Anlage-Kapital bezieht sich nicht nur auf die Eisenbahn, sondern auch auf die übrigen Besitzungen der Gesellschaft.

„ „ 88a. Von den hier aufgeführten Stamm-Actien sind 11 683 $^{13}/_{40}$ Stück zum Werthe von 1 551 776 Thlrn. ausgegeben; 2849 $^{7}/_{40}$ Stück zum Werthe von 382 726 Thlrn. befinden sich im Besitze der Gesellschaft, der Rest ist noch nicht ausgefertigt.

„ „ 100c. Diese Wagen werden auch zur Beförderung der Posteffekten benutzt.

„ „ 121g. Hierin sind auch 3239 Meilen enthalten, welche beim Rangiren der Züge zurückgelegt wurden.

„ „ 167. Das Gewicht der beförderten Postgüter wird nicht notirt.

„ „ 169a u. 172. Hierin ist auch das Gewicht der in Kol. 175 und 176 nach Stückzahl aufgeführten Equipagen und Thiere, und zwar 183 Ctr. Equipagen und 1492 Ctr. Vieh (siehe Kol. 177a), enthalten.

„ „ 221. In dieser Summe sind auch die Kosten der Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Stationsplätze, Wartezimmer und Lichtsignale ꝛc. enthalten.

„ „ 243. Dies sind hauptsächlich die an die K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft gezahlten Entschädigungen, und zwar:

a) 5754 Thlr. für die Abnutzung der gepachteten Betriebsmittel während der verflossenen 4 Pachtjahre;

b) 3937 Thlr. Vergütigung für Besorgung der Personen-, Gepäck- und Eilgut-Aufnahme in dem der Südbahn-Gesellschaft gehörigen Bahnhofe Graz für die Zeit vom 1. April 1860 bis ult. Dezember 1863.

„ „ 251. Hierin sind 667 Thlr. Zuschuß zum Pensionsfonds enthalten.

„ „ 259a. Dem hier aufgeführten Ueberschusse aus dem Betriebe der Eisenbahnen von . . 145 504 Thlrn.
treten noch diejenigen aus dem Betriebe der Bergwerke ꝛc. von . . . . . 13 369 „
hinzu, so daß in den Kol. 261—266 . . . . . 158 873 Thlr.
als verwendet nachgewiesen sind.

„ „ 263. An der Dividende nehmen nur die ausgegebenen Actien (siehe Erläuterung zu Kol. 88a) Theil; die im Besitze der Gesellschaft befindlichen sind ohne Dividenden-Genuß.

Digitized by Google

zu Kol. 336. Dieser Beamte führt den Titel „Inspektor" und

„ „ 424. der hier aufgeführte den: „Bergverwalter."

„ „ 426—429. Ueber die bei dem Bergbau verrichteten Tagewerke ꝛc. haben Aufschreibungen Seitens der Eisenbahn-Gesellschaft nicht stattgefunden. Derartige Arbeiten werden fast immer in Accord gegeben, welchen der Bergverwalter abschließt.

39. Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt folgende 3 im Centralbahnhofe Mainz sich vereinigende Linien:

1) die Rhein-Bahn a) von Mainz über Oppenheim nach Worms resp. der Landesgrenze . .	6,39	Meilen,
b) von Mainz über Ingelheim nach Bingen	4,26	„
2) die Main-Rhein-Bahn von Mainz über Darmstadt nach Aschaffenburg	9,91	„
3) die Main-Bahn von Mainz (Bischofsheim) nach Frankfurt (Einmündung in die Main-Neckar-Eisenbahn)	3,54	„
nebst der mit der Main-Neckar-Eisenbahn gemeinschaftlich benutzten Strecke von der Einmündung in dieselbe bis Frankfurt	0,29	„
zusammen	24,39	Meilen,

auf welche sich die vorliegenden statistischen Notizen beziehen.

Von der im Bau begriffenen Linie Worms-Alzey wurde am 5. Dezember 1864 die . . . 1,53 „ lange Strecke Worms-Monsheim dem Betriebe übergeben.

Die Einnahmen dieser, für Rechnung des Baufonds betriebenen Strecke betrugen pro 1864:

a) aus dem Personenverkehre incl. Nebenerträge	1463	Fl. 26	Kr.
b) „ „ Güterverkehre „ „	880	„ 19	„
zusammen	2343	Fl. 45	Kr.
Die Gesammt-Ausgaben betrugen	1504	„ 3	„
so daß der dem Baufonds zugeschriebene Ueberschuß	839	Fl. 42	Kr.

beträgt. Die Ausgaben, bei welchen eine Verzinsung des ca. 45 000 Fl. repräsentirenden Betriebs-Materials nicht belastet ist, abforbirten daher 64,2 Proc. der Brutto-Einnahme.

II. **Bahnanlagen.** Auf der Strecke vom Bahnhofe Worms bis zur Bayerischen Grenze wurde das zweite Geleise hergestellt und auf der Strecke Mainz-Bingen einige rückständige Arbeiten in den Stationen und solche, welche sich auf die Durchführung des zweiten Geleises beziehen, zur Vollendung gebracht. Das Letztere wird im Frühjahr 1865 auf der ganzen Linie fahrbar sein.

In Bingen wurde das Stationsgebäude und für den Bahnhof Darmstadt die Einrichtungen einer Wasserstation vollendet.

Auf der Strecke Mainz (Bischofsheim)-Darmstadt wurden außer anderen Baulichkeiten von geringerem Belange sämmtliche Bahnwärterhäuser und das Stationsgebäude zu Bischofsheim fertig gestellt.

Die an der Rheinbrücke und deren Nebenwerken noch rückständigen unbedeutenden Arbeiten wurden vollendet, so namentlich die Correctionskanten an beiden Rheinufern, die Fertigstellung des Sicherheitshafens auf dem linken Rheinufer und die neuen Festungswerke auf dem rechten Rheinufer.

Was den Centralbahnhof Mainz anbetrifft, so wurden die Anschüttungen des Bahnhofs-Terrains bis zur vereinbarten Uferlinie der Hauptsache nach vollendet. Der gesteigerte Verkehr machte die Herstellung weiterer Geleise unabweisbar und eben deßhalb mußten auch die Güterhallen vergrößert und neue Verladeplätze errichtet werden. Ein neues Gaswerk wurde bereits im August 1864 vollendet und in Benutzung genommen. Die zur Erweiterung der Werkstätten unternommenen Bauten wurden so rasch betrieben, daß die neue Schmiede zur Vollendung und Benutzung kam und die Reparaturhalle unter Dach gebracht wurde.

Auf dem Festungs-Terrain westlich der Neuthorstraße fand die Errichtung einer neuen Kaserne statt, welche bis Ende des Jahres unter Dach gebracht war.

III. **Betriebsmittel.** Wegen der steten Zunahme des Verkehrs, sowie mit Rücksicht auf die Strecke Worms-Monsheim-Alzey, war eine Vermehrung der Betriebsmittel erforderlich, weshalb im Herbste 1864 . . . 6 Güterzugsmaschinen, 12 Personenwagen III. Klasse und 3 Gepäckwagen in Bestellung gegeben wurden.

IV. **Neue Bahnlinien.** Wie bereits auf l. dieses Berichts erwähnt, wurde von der im Bau begriffenen Bahn von Worms nach Alzey die Strecke Worms-Monsheim am 5. Dezember 1864 dem Betriebe übergeben. Auf der Strecke Monsheim-Alzey waren bis zum Schlusse des Jahres 1864 sämmtliche Bauarbeiten vergeben und mit Ausnahme eines Loses auch in Angriff genommen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 15. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken fand in nachstehender Reihenfolge statt:

am 23. März 1853 Mainz-Oppenheim,
„ 7. August „ Oppenheim-Osthofen,
„ 27. August „ Osthofen-Worms,
„ 23. Novbr. „ Worms-Landesgrenze,
„ 1. August 1858 Mainz-Darmstadt,
am 2. Dezember 1858 Darmstadt-Aschaffenburg,
„ 17. Oktober 1859 Mainz-Bingen,
„ 27. Dezbr. 1859 Bingen-Bingerbrück und
„ am 3. Januar 1863 Mainz (Bischofsheim)-Frankfurt a. M.

„ „ 91d. Diese beiden Lokomotiven sind in gebrauchtem Zustande von der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn-Verwaltung angekauft und in eigener Werkstätte in Tender-Maschinen umgebaut worden.

Digitized by Google

zu Kol. 100a. Hierin sind 5 Postwagen enthalten, welche die Bahnverwaltung zu liefern hat, da in Hessen die Post nicht Staats-Institut ist.

„ „ 109a. Ebenso hier die Ladungsfähigkeit derselben.

„ „ 121h. Außerdem haben die Lokomotiven auf der Strecke zwischen Mainz und Ludwigshafen 3746 Meilen vor Personen- und Güterzügen zurückgelegt, weil auf der genannten Strecke Wagenwechsel nicht stattfindet.

„ „ 122. Die in Kol. 121a und b aufgeführten, als vorgelegte Reservemaschinen und vor Material- und Arbeitszügen zurückgelegten Meilen sind in die Anzahl der Nutzmeilen nicht aufgenommen worden.

„ „ 129 u. 137. Ebenso hier das bei den Material- ꝛc. Zügen verbrauchte Brennmaterial (2700 Cbff. Holz und 4375 Ctr. Steinkohlen) und die Kosten desselben von 1102 Thlrn.

Der Verbrauch an Brennmaterial für die einzelnen Zuggattungen betrug

bei Personenzügen . . . 82,36 Pfd. Steinkohlen pro Nutz- u. 5,29 Pfd. pro Achsmeile,

„ Güterzügen . . . . 159,99 „ „ „ „ „ 2,46 „ „ „

„ „ 135 u. 137c. Mit Bezug auf vorstehende Erläuterung wird hier noch bemerkt, daß auch die in den Material- ꝛc. Zügen zurückgelegten Achsmeilen (siehe Kol. 145) bei diesen Durchschnittsberechnungen außer Ansatz geblieben sind.

„ „ 140. Die eigenen Postwagen haben zurückgelegt:

a) auf der eigenen Bahn . . . . . 39 937 Achsmeilen,

b) auf fremden Bahnen . . . . . 26 105 „

wogegen fremde Postwagen auf der Hessischen Ludwigsbahn . . . . . 38 428 „ zurücklegten.

„ „ 163. Außerdem wurden noch 105 653 Z.-Ctr. „Traglasten“ befördert.

„ „ 169. Unter den Gütern der ermäßigten Klasse sind auch die beförderten Steinkohlen und Coaks und (in Kol. 169a) die beförderten Betriebsdienst- und Bangüter enthalten.

„ „ 195. Hierin sind 2520 Thlr. Einnahmen für die beförderten Traglasten (siehe Erläuterung zu Kol. 163) enthalten.

„ „ 221. Desgl. hier die Heizungskosten der übrigen Dienstlokale.

„ „ 225. In dieser Summe sind 23 918 Thlr. Entschädigungen für die Mitbenutzung der Bahnhöfe Darmstadt, Frankfurt und Aschaffenburg, sowie Pächte für städtisches Festungsterrain ꝛc. enthalten.

„ „ 229. Hierin sind auch die Feuerungskosten der Material- ꝛc. Züge, der nicht im Fahrdienst verwendeten Rangirmaschinen und des Dampfbootes „Rhein“ enthalten.

„ „ 239. Desgl. hier die Beleuchtungskosten der Betriebslokale ꝛc.

„ „ 245a. Dieser Durchschnittsberechnung mußten 180 427 Nutzmeilen zu Grunde gelegt werden, weil die Ausgaben der Transportverwaltung auch diejenigen der Material- ꝛc. Züge enthalten (siehe Erl. zu Kol. 229).

40. Homburger Eisenbahn.

I. **Bahngebiet.** Die von Sir Samuel Morton Peto in Jahresfrist erbaute und der Homburger Eisenbahn-Gesellschaft am 5. September 1860 übergebene, von Homburg bis Frankfurt a. M. führende Bahn hat eine Länge von 2,41 Meilen.

In Frankfurt a. M. werden der Bahnhof und die Stationsgebäude der Main-Weser-Bahn von der Homburger Eisenbahn-Gesellschaft mitbenutzt.

II. **Verkehrs-Verbindungen.** Seit dem 1. Mai 1864 findet ein direkter Güterverkehr mit der Taunusbahn, sowie der Herzogl. Nassauischen Staats-Eisenbahn statt.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 24. Die den Mitgliedern des Verwaltungsraths statutenmäßig zustehende Tantième von 5 Proc. des Reingewinns betrug im Betriebsjahre 1864 2204 Thlr.

„ „ 121b. Hierin sind 62 Meilen enthalten, welche die Lokomotiven vor Extrazügen zurückgelegt haben.

„ „ 225. Diese 3529 Thlr. sind die Vergütung für Mitbenutzung des Main-Weser-Bahnhofs in Frankfurt a. M.

„ „ 263. In die zur Vertheilung kommende Dividende theilen sich bis zum 1. April 1896 nur die Hälfte der Stamm-Actien. Das Nähere hierüber enthalten die vorhergehenden Jahrgänge der Eisenbahn-Statistik.

„ „ 295a. Dieser Unfall fand am 8. September 1864 in der Nähe bei Oberursel, beim Wegeübergang No. 5 statt, bei welchem, da die Barrière geschlossen, ein Mann seine Kühe, um die Bahn noch vor dem Zuge zu passiren, von dem Wege ab über das Feld und die Bahn trieb und hierbei mit zwei Kühen überfahren und getödtet wurde.

41. Kaiser Ferdinands Nordbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt die Linie von Wien nach Krakau und hat mit den Zweigbahnen eine Ausdehnung von . . . . . 80,77 Meilen,

zu übertragen 80,77 Meilen,

Digitized by Google

Uebertrag 80,77 Meilen,

wovon die Strecke von Oderberg bis zur Preußischen Grenze bei Annaberg von . . . . . 0,43 „ an die Preußische Wilhelmsbahn-Verwaltung verpachtet ist.

Es befinden sich daher im eigenen Betriebe . . . . . 80,34 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** Der Umbau des Wiener Bahnhofes wurde im Jahre 1864 fortgesetzt, die Personenhalle bis auf die Abgrenzungsfront gegen die Bahn und der Haupttrakt mit den neuen Empfangslokalitäten im Rohen beendet; auch wurden in mehreren Stationen die Stationsplätze und Gebäude vergrößert und die Geleise-Anlagen vermehrt. Sodann wurde auf einer Strecke von 8½ Meilen der Oberbau erneuert, wobei 1½ Meilen mit Stahlschienen belegt worden sind. Die Eisenbrücke mit Stirnpfeilern über die Weichsel nächst Oswiecim und zwei neue für Doppelgeleise reconstruirte Brücken wurden vollendet.

III. **Betriebsmittel.** Der Wagenpark wurde um einen Hofsalonwagen und 120 Kohlenwagen vermehrt, wogegen 1 Salonwagen, 66 Last-, 9 Plattform- und 2 Gepäckwagen ausrangirt wurden.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 88c. Von den hier aufgeführten Prioritäts-Obligationen waren bis ult. 1864 . . . 1 737 400 Thlr. amortisirt, so daß noch 13 497 600 Thlr. zu verzinsen sind.

„ „ 121b. Außerdem wurden auf der Wiener Verbindungsbahn 1363 Meilen und auf der Ostrauer Kohlenbahn 3345 Meilen von den Lokomotiven zurückgelegt.

„ „ 128b. Dies sind Briquetts, welche mit Steinkohlen und Coaks gemischt gefeuert wurden (siehe Kol. 130)

„ „ 136d. und dies der Durchschnittspreis pro 100 Z.-Pfd. derselben.

„ „ 169 u. 172. Das in diesen Summen enthaltene Gewicht der im Güterverkehre beförderten Thiere (siehe Kol. 176 u. 177) beträgt 2 461 229 Z.-Ctr.

Hiervon sind: 681 609 Z.-Ctr. im Binnenverkehre befördert,
1 482 802 „ im direkten Verkehre angekommen,
188 722 „ „ „ „ abgegangen
und 108 096 „ „ Durchgangsverkehre befördert.

Das Gewicht der als Eilgut beförderten Thiere beträgt 9773 Z.-Ctr.

„ „ 175 u. 176. Von den hier aufgeführten Equipagen und Thieren wurden befördert:
a) im Personenverkehr (mit dem Gepäck aufgegeben) 104 Equipagen u. 507 Pferde;
mit Militair-Transporten 1278 Wagen, Geschütze, Equipagen ꝛc. u. 9718 Pferde;
b) als Eilgut 15 Equipagen, 180 Pferde und 1659 Stück Rindvieh ꝛc.;
c) als Frachtgut 852 Equipagen, 5149 Pferde und 1 236 900 Stück Rindvieh ꝛc.

„ „ 195. Hierunter befinden sich auch die Einnahmen für die mit Personenzügen und Militair-Transporten beförderten 1382 Stück Equipagen ꝛc. und 10 225 Pferde.

„ „ 222. Dies sind die bezahlten Feuerversicherungs-Prämien.

„ „ 223. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Ausgaben, welche „für Erhaltung der Kommunikation in Folge der Elementar-Ereignisse" gemacht worden sind.

„ „ 233. Hierin sind auch die Löhnungen der Wagenschieber enthalten.

„ „ 236. Dies sind die Kosten der Wasserstationen.

„ „ 237d. Die hier aufgeführte Summe enthält die Reparaturkosten der Achsen und Räder, sowie der Wagen- und Tender-Requisiten.

„ „ 259a. Dem hier nachgewiesenen Ueberschusse von . . . . . 7 349 025 Thlrn.
treten noch hinzu: die Erträgnisse der Kohlenbahn im Ostrauer Kohlenreviere von 88 282 „
so daß in den Kol. 261—266 . . . . . 7 437 307 Thlr.
als verwendet nachgewiesen worden sind.

„ „ 280a u. 284a. Bei Vergleichung der Einnahmen und des Ueberschusses pro 1864 mit den correspondirenden Summen des Vorjahres sind die in der Statistik pro 1863 unter Kol. 210, 211 und 258a mitenthaltenen 59 811 Thlr. Erträgnisse der Ostrauer Kohlenbahn unberücksichtigt geblieben.

„ „ 317a. Die Zahl der in den Jahren 1857 bis Ende 1863 vorgekommenen Achsbrüche ist nur summarisch bekannt und deshalb hier aufgeführt worden.

„ „ 336. Dies sind Ober-Ingenieure und „Inspektoren."

„ „ 337. Hier sind deren Assistenten aufgeführt.

„ „ 357. Der eine dieser Beamten führt den Titel „Telegraphen-Ober-Ingenieur."

„ „ 382. Desgl. der hier aufgeführte Beamte den: „Expedits-Inspektor."

„ „ 390. Von den hier aufgeführten Beamten ist der eine Vorsteher der Werkstätte (Geh. 2467 Thlr.), der andere dessen Stellvertreter (Geh. 1533 Thlr.) und der dritte Werkstätten-Kontroleur (Geh. 1533 Thlr.).

„ „ 408. Von diesen Beamten ist der eine „Vorsteher des administrativen Kontrol-Büreaus und Oberbuchhalter" (Geh. 2800 Thlr.) und der andere Vorsteher des technischen Büreaus (Geh. 2067 Thlr.).

„ „ 410. Die hier aufgeführten Beamten führen den Titel „Revidenten."

Digitized by Google

42. Kaiserin Elisabeth-Bahn.

I. Das **Bahngebiet** hat im Jahre 1864 eine Veränderung gegen das Vorjahr nicht erlitten. Dasselbe umfaßt:

1) die Lokomotivbahnen, und zwar:

a) die Hauptbahn von Wien über Linz bis zur Bayerischen Grenze bei Salzburg . . . 42,35 Meilen,
wovon die Strecke von Salzburg bis zur Grenze . . . . . 0,75 „
an die Königl. Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet ist,
verbleiben im eigenen Betriebe . . . . . 41,60 Meilen,

b) die Verbindungsbahn Penzig-Hetzendorf . . . . . 0,78 „

c) die Flügelbahn von Wels bis zur Bayerischen Grenze bei Passau . . 10,52 Meilen
nebst der von der Bayerischen Ostbahn-Gesellschaft gepachteten Strecke von
der Landesgrenze bis Passau . . . . . 0,21 „ 10,73 „
zusammen 53,11 Meilen,

d) die schmalspurige Zweigbahn Lambach-Gmunden . . . . . 3,82 „
Auf vorstehende . . . . . 56,93 Meilen,
beziehen sich die in den Tabellen unter „Lokomotivbahn" aufgeführten statistischen Notizen.

2) Die Pferdebahn Linz-Budweis . . . . . 17,37 „
Gesammtlänge aller Bahnlinien 74,30 Meilen.

II. Die **Lambach-Gmundener Zweigbahn**, deren Betrieb mit den übrigen Lokomotivbahnstrecken vereinigt ist, hat eine Spurweite von 3 Fuß 6 Zoll Oesterr. und deshalb ihre eigenen Betriebsmittel, nämlich: 14 Tenderlokomotiven, 30 vierrädrige Personenwagen mit 132 Sitzplätzen I., 165 Pl. II. u. 198 Pl. III. Klasse, zus. 495 Sitzplätze, 10 vierrädrige Gepäckwagen mit 500 Ctr. Ladefähigkeit, 310 offene und 25 bedeckte vierrädrige, 1 sechsrädrigen und 1 achträdrigen offenen, zusammen 340 Lastwagen mit 17 240 Ctr. Ladefähigkeit, 15 Arbeitswagen (vierrädr.), 2 Schneepflüge und 1 Draisine.

III. Außer der **Beamten-Pensions-Kasse** (Kol. 430—449 der Tabellen) besteht noch eine Kranken- und Unterstützungskasse für die Beamten und Arbeiter der Gesellschaft, welche ult. 1864 mit einem Bestande von 18 687 Thlrn. abschloß.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

a) **Lokomotivbahn.**

zu Kol. 76. Concessionirt ist das am Schlusse eines jeden Jahres als verwendet nachgewiesene Anlage-Kapital, auf welches sich auch die Zins-Garantie des Staates bezieht. Die Feststellung desselben pro 1864 war noch nicht beendet, weshalb dasselbe nicht angegeben werden kann.

„ „ 77. Hiervon kommen 190 628 Thlr. auf Bauarbeiten und 660 433 Thlr. auf den an die „erste Oesterreichische Eisenbahn-Gesellschaft" gezahlten Kaufpreis für die Lambach-Gmundener Zweigbahn.

„ „ 89. Die Zins-Garantie des Staats erstreckt sich nicht nur auf die Stamm-Actien, sondern auf das gesammte concessionirte Anlage-Kapital (siehe Erläuterung zu Kol. 76).

„ „ 91d u. e, 96d, 98c, 100d, 102g, 104d u. 109c. Hierunter befinden sich die Betriebsmittel der Lambach-Gmundener Zweigbahn resp. deren Sitzplätze und Ladungsfähigkeit (siehe ad II dieses Berichts).

„ „ 111 u. 112. Die größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse der Lambach-Gmundener Zweigbahn beträgt 25 Z.-Ctr. und deren Durchmesser (in der Nabe) 2¼ Zoll.

„ „ 113—116. Dies sind die Anschaffungskosten der Lokomotiven und Wagen (einschließlich der Reservestücke) für die Hauptbahn; diejenigen der Lambach-Gmundener Zweigbahn können nicht angegeben werden, weil die hierzu erforderlichen Notizen nicht vorhanden sind.

„ „ 160. Mit den Extrazügen wurden außer den Personen auch noch 70 Wagen und 231 Pferde befördert.

„ „ 169 u. 172. Hierin ist auch das Gewicht der beförderten Thiere enthalten, von welchen 468 715 Z.-Ctr. im Binnen- und 39 982 Z.-Ctr. im direkten Verkehre befördert worden sind (cfr. Kol. 177).

„ „ 175 u. 176. Von den hier aufgeführten Equipagen und Pferden sind befördert worden:

a) mit Personenzügen	87 Equipagen	u.	348 Pferde	(mit dem Reisegepäck zugleich aufgegeben)
und	22 Wagen und Geschütze	„	279 „	mit Militair-Transporten,
sowie	21 Equipagen	„	90 „	als Eilgüter.
b) mit Güterzügen	445 „	„	3385 „	als Frachtgüter.
zusammen	575 Equipagen ꝛc.	und	4102 Pferde.	

„ „ 192e. Hierin ist auch die Einnahme für die mit Extrazügen beförderten 70 Wagen u. 231 Pferde enthalten (cfr. Erl. zu Kol. 169).

„ „ 195. Desgl. hier die Einnahme für die mit dem Reisegepäck aufgegebenen, sowie für die mit Militair-Transporten beförderten Equipagen, Wagen u. Pferde.

Digitized by Google

zu Kol. 199. Ebenso ist hierin die Einnahme für die als Eilgut beförderten Equipagen u. Pferde enthalten (cfr. Erl. zu Kol. 175 u. 176).

„ „ 218. Von dieser Summe kommen: auf die Besoldungen der Telegraphisten und Telegraphenwächter . . . . . 8 298 Thlr.
auf den kontraktlichen Beitrag für Benutzung der Staats-Telegraphen-Leitung . . 2 454 „
auf Kosten der Beleuchtung der Signallaternen längs der Bahn . . . . . 4 757 „
und auf die Kosten der Erhaltung der Batterien, Apparate, Signalglocken und optischen Signale ꝛc. . . . . 5 137 „
zusammen 20 646 Thlr.

„ „ 230 u. 232, Dies sind die Kosten der verbrauchten Beleuchtungs-, Schmier- und Putzmaterialien. Die für das Schmieren, Putzen und Reinigen der Lokomotiven und Wagen gezahlten Beträge sind in Kol. 228 enthalten.

„ „ 234. Hier sind nur die Kosten der Beleuchtung der Wagen aufgeführt, diejenigen der Beleuchtung der Lokomotiven sind in Kol. 230 enthalten.

„ „ 236. In dieser Summe sind 7 299 Thlr. Miethe enthalten, welche für Pferde zum Gütertransporte zwischen der Stadt und dem Bahnhofe Gmunden gezahlt worden sind.

„ „ 261a. Hierin sind auch die Zinsen der schwebenden Schuld enthalten.

„ „ 262. Diese Summe repräsentirt die Einkommen-, Erwerb-, Grund- und Häusersteuer, sowie Stempel und Taxen.

„ „ 263. Zur Verzinsung der vom Staate mit 5 Proc. garantirten Stamm-Actien blieben nach Bezahlung der Zinsen der Prioritäts-Obligationen ꝛc. und der Steuern nur 1,135 Proc. (238 436 Thlr.) übrig, weshalb der Staat den fehlenden Betrag zuschießen mußte.

„ „ 336. Hiervon ist der eine Beamte „Ober-Ingenieur" und der andere „Bau-Inspektor."

„ „ 345. In dieser Anzahl sind auch die Hülfswärter und Weichensteller enthalten.

„ „ 349. Von den in Kol. 343 aufgeführten Assistenten der Abtheilungs-Ingenieure fungiren 8 gleichzeitig als Bahnhofs-Inspektoren.

„ „ 351. Außer den hier aufgeführten Beamten fungiren von den in Kol. 343 aufgeführten Assistenten noch 20 als Vorsteher kleinerer Stationen.

„ „ 368. Dieser Beamte führt den Titel „Vice-Direktor."

„ „ 408. Von den hier aufgeführten Beamten ist der eine Vorsteher des Kontrol-Büreaus (Geh. 2500 Thlr.) und die beiden andern dessen Stellvertreter.

b) Pferdebahn.

„ „ 77—85. Das Anlage-Kapital kann nach den einzelnen Bautiteln nicht angegeben werden, weil die Bahn von der „ersten Oesterreichischen Eisenbahn-Gesellschaft" erbaut ist und der jetzigen Eigenthümerin die erforderlichen Notizen fehlen.

„ „ 86. Dies ist die für Erwerbung der Bahn gezahlte Summe.

„ „ 114—120. Die Anschaffungskosten der Wagen können nicht angegeben werden, weil der jetzigen Eigenthümerin der Bahn die erforderlichen Notizen fehlen.

„ „ 223. Hierin sind auch die Kosten der Erhaltung der Schneepflüge enthalten.

„ „ 228. Ebenso hier die Löhnungen der Kutscher und Transportknechte.

„ „ 236. Von dieser Summe kommen
a) auf die Fütterungskosten der Pferde . . . . . 76 310 Thlr.
b „ Kurkosten für erkrankte Pferde und Honorare der Thierärzte . . . . . 2 111 „
c) „ Miethe für fremde Pferde . . . . . 9 317 „
d) „ „ „ Stallungen, Futterböden ꝛc., Kosten der Futtersäcke, Stallutensilien, Beleuchtung der Ställe und Kosten des Einstreustrohes nach Abzug des Erlöses für den gewonnenen Dünger . . . . . 2 874 „
e) „ Erhaltung der Pferdegeschirre, Kosten des Hufbeschlages, der Bespannungs-Utensilien und der Straßenfuhrwerke . . . . . 13 347 „
f) „ Erhaltung der Magazins-Requisiten, des Deckzeuges und der Werkzeuge . 3 721 „
g) „ Kosten der Beleuchtung der Stationen ꝛc. . . . . 671 „
zusammen 108 351 Thlr.

„ „ 238. Dies sind die Kosten für den Ankauf neuer Pferde, nach Abzug des Erlöses für die verkauften.

„ „ 243. Hier ist der Brückenzoll über die Donau bei Linz aufgeführt.

„ „ 336. Dieser Beamte führt den Titel „Inspektor."

„ „ 345. Hierin sind auch die Hülfswärter und Weichensteller enthalten.

Digitized by Google

43. Köln-Mindener (und Gießener) Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft umfaßt

A. 1) die Hauptbahn von Deutz (Köln) über Düsseldorf, Oberhausen und Hamm nach Minden und von Minden bis zur Schaumburg-Lippe'schen Grenze . . . . . 0,546 Meilen, 34,900 Meilen,
welche an die Königl. Hannoversche Eisenbahn-Verwaltung verpachtet sind;

2) die Zweigbahnen a) von Duisburg nach dem Duisburger Hafen . . . . . 0,364 Meilen,
b) „ Oberhausen nach Ruhrort . . . . . 1,276 „
c) „ „ „ Emmerich . . . . . 8,033 „
und von Emmerich bis zur Niederländischen Grenze 1,561 Meilen,
welche an die Niederländische Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft verpachtet sind.

zusammen 44,593 Meilen.

B. die Bahn von Deutz (Köln) über Betzdorf nach Gießen . . . . . 22,024 „
mit der Zweigbahn von Betzdorf nach Siegen . . . . . 2,283 „

Mithin Gesammt-Betriebslänge 68,900 Meilen.

Außerdem gehört zum Unternehmen der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft der für Rechnung der Köln-Gießener Bahn geführte Betrieb und die Unterhaltung der festen Rheinbrücke und der Schiffbrücke bei Köln.

II. **Bahn-Anlagen.**

1. Verbindungsbahn. Die schon im Berichte der vorjährigen Statistik erwähnte Verbindungsbahn bei Oberhausen, vermittelst welcher unter Umgehung des Bahnhofes Oberhausen die Kohlenzüge direkt von der Hauptbahn nach der Ruhrorter Zweigbahn übergeführt werden, ist im Laufe des Sommers 1864 fertig gestellt und im November dem Betriebe eröffnet worden. Der Bahnkörper ist doppelgeleisig und mit 1051,5 lfd. Ruthen Schienengeleise belegt.

2. Nebenbahnhöfe. In unmittelbarer Nähe der Stadt Essen, welche von dem jetzigen Bahnhofe Essen nahezu eine halbe Meile entfernt liegt, ist eine neue Güterstation unter der Benennung Stadtbahnhof Essen etablirt, die vermittelst einer Zechenbahn nach dem Bahnhofe Berge-Borbeck mit der Köln-Mindener Hauptbahn in direkter Verbindung steht. Dieselbe wurde am 1. Dezember 1864 dem öffentlichen Verkehre übergeben.

III. **Betriebsmittel.**

1. Lokomotiv-Kolben. Mehrfache Versuche mit der sogenannten schwedischen Konstruktion bei Lokomotiv-Kolben haben so günstige Resultate geliefert, daß dieselbe jetzt bei allen Neu-Anfertigungen zur Anwendung kommt und vorhandene ältere Kolben bei passender Gelegenheit in schwedische umgeändert werden. Diese Kolben haben den Vortheil, daß sie einfacher, leichter und billiger sind, als die bisher üblichen, mindestens eben so gut arbeiten, und weniger leicht nachtheiligen Brüchen einzelner Theile ausgesetzt sind.

Der Kolbenkörper besteht aus einem einzigen Stücke von Schmiedeeisen oder Gußstahl. Die beiden Ruthen desselben nehmen leichte gußeiserne Dichtungsringe auf, welche bei gutem Material sich hinreichend aufbiegen lassen, um über den großen Durchmesser des Randes hinweg in die Ruthe gebracht zu werden und hinreichende Federkraft besitzen, um sich gut an die Cylinder-Wandung anzulegen. Der Kolbenkörper wird auf die gußstählerne Kolbenstange warm aufgezogen und letztere dann vernietet, was bei sauberer Ausführung bis jetzt nicht den mindesten Anstand gezeigt hat.

2. Abschleifen der Gußstahl-Bandagen und Räder.

Die Radbandagen aus Gußstahl, sowie die Gußstahlscheibenräder werden nach längerem Laufe unter Bremsen auf der Lauffläche derart erhärtet, daß ein Nachdrehen in gewöhnlicher Weise unausführbar wird, weil die Drehstichel die glasharte Kruste nicht angreifen.

Eine ähnliche Erscheinung zeigt sich bei den Bandagen von Puddelstahl, an welchen einzelne Stellen glashart werden, während andere weich bleiben.

Um das Abdrehen der in solcher Weise hart gewordenen Spurkränze zu ermöglichen, wurden Versuche gemacht, die glasharte Kruste durch Abschleifen zu entfernen. Diese anfänglich im kleinen Maaßstabe vorgenommenen Versuche lieferten sehr bald ein so günstiges Resultat, daß eine vollständige Maschine zum Abschleifen der Radkränze beschafft und in der Wagenwerkstätte zu Dortmund im Jahre 1862 aufgestellt und in Betrieb gesetzt wurde.

Die Schleifsteine, welche 4 Zoll Stärke und einen Durchmesser von 2--2½ Fuß haben, werden aus den Sandsteinbrüchen der Porta-Westphalica bezogen und kosten fertig etwa 1⅓ Thlr. Ein solcher Stein hält durchschnittlich das Abschleifen von 60 Radkränzen aus. Mit der Schleifvorrichtung wird von den Radkränzen die glasharte Kruste entnommen, das etwa noch weiter in Folge von Materialfehlern erforderliche Abdrehen der Laufflächen, sowie die profilmäßige Herstellung der nicht harten Spurkränze geschieht gleichzeitig mit dem Abschleifen in gewöhnlicher Art durch Drehstichel, welche von denselben Arbeiter, der das Abschleifen besorgt, geführt werden. Durch dieses Abschleifen wird bei den meistens rund und glatt abgenutzten gefunden Radkränzen bedeutend an Material erspart. Es ist hierbei möglich, nur soviel Material wegzunehmen, als zur

Digitized by Google

Herstellung des Profils erforderlich ist, während beim Abdrehen mit dem Stichel stets ein dickerer Spahn genommen werden muß, damit der Stichel noch in Angriff bleibt.

Die hierdurch erzielte Material-Ersparniß beträgt nach den diesseitigen Erfahrungen soviel, daß eine ursprünglich 2 Zoll starke Gußstahl-Bandage bis zu ihrer vollständigen Abnutzung einmal mehr abgeschliffen als mit dem Stichel abgedreht werden, d. h. ca. 12 000 Meilen mehr durchlaufen kann.

IV. **Verkehrs-Verbindungen.** Vom 15. März 1864 ab wurde, nachdem die Hannoversche Bahnstrecke Lüneburg-Hohnstorf dem öffentlichen Verkehre übergeben war, ein direkter Personen- und Güterverkehr mit der Lübeck-Büchener Bahn und ein direkter Personenverkehr mit Hamburg via Büchen eingerichtet. Außerdem sind die Verkehrsbeziehungen mit der Bergisch-Märkischen Bahn, mit der Herzoglich Nassauischen Staatsbahn, mit der Rheinischen und mit Oberrheinischen Bahnen durch Aufnahme neuer Verbandstationen erweitert und der Binnenverkehr um 2 Stationen Minden Hafen und Stadtbahnhof Essen vermehrt.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 5. Diese Stelle war vom 1. Juli bis Ende des Jahres unbesetzt.

„ „ 15b. Von der Hauptbahn Deutz-Minden wurde die letzte Strecke am 15. Oktober 1847, die Zweigbahn Oberhausen-Niederländische Grenze am 20. Oktober 1856 und von der Köln-Gießener Bahn die letzte Strecke am 12. Januar 1862 eröffnet.

„ „ 86 u. 87. Von dieser Summe sind die extraordinairen Einnahmen mit 2 284 244 Thlrn. in Abzug zu bringen, wodurch das wirklich verwendete Anlage-Kapital sich auf 59 751 857 Thlr., pro Meile Bahnlänge auf 841 492 Thlr. und pro Kilometer auf 111 722 Thlr. reducirt.

„ „ 96d u. 100d. Außerdem besitzt die Gesellschaft gemeinschaftlich

1) mit der Königl. Hannoverschen und der Herzogl. Braunschweigischen Bahnverwaltung 12 kombinirte Personen-Postwagen, 36 Kourierzug-Personenwagen und 27 Gepäckwagen. Sämmtliche Wagen sind sechsrädrig und, bis auf 14 Kourierzug-Personenwagen, alle mit Bremsen versehen.

An den Beschaffungskosten dieser Wagen ist die Gesellschaft mit 146 309 Thalern betheiligt.

2) mit der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Verwaltung 3 vierrädrige Personenwagen I. und II. Klasse ohne Bremsen, an deren Beschaffungskosten Köln-Minden mit 5 571 Thlrn. participirt.

„ „ 108. Im Ganzen sind 13 461 Achsen vorhanden, darunter 7 767 stählerne und 5 694 eiserne.

„ „ 167, 184b, 190b und 200. Die Beförderung der Postgüter erfolgt gegen eine Aversional-Entschädigung, weshalb besondere Gewichts-Ermittelungen nicht stattfinden.

„ „ 206a. Diese Summe enthält nur die Einnahmen für die mit Personenzügen beförderten Luxus- und Militairpferde. Der Ertrag aus der Beförderung der Koppelpferde, welche nur mit Güterzügen erfolgt, ist in Kol. 206b enthalten.

„ „ 210. Zu dieser Summe sind 96 287 Thlr. für die verpachteten Bahnstrecken und 74 861 Thlr. aus dem Betriebe der festen Rheinbrücke bei Köln mitenthalten.

„ „ 215. Hierin sind die aus dem Reserve- und Erneuerungs-Fonds bestrittenen Ausgaben mit 403 Thlrn. 7 Sgr. 10 Pf. resp. 222 565 Thlrn. 20 Sgr. 1 Pf. enthalten.

„ „ 226 u. 227. Nach Abzug der aus dem Reserve- und Erneuerungs-Fonds gezahlten Beträge von 222 968 Thlrn. 27 Sgr. 11 Pf. stellt sich die Gesammt-Ausgabe für die Bahnverwaltung auf 1 023 879 Thlr. oder pro Meile Bahnlänge auf 14 860 Thlr. und pro Kilometer auf 1973 Thlr.

„ „ 237a. Von den hier aufgeführten Ausgaben wurden bestritten

	463 Thlr.	8 Sgr.	8 Pf.	aus dem Reservefonds und
195 126	„ 13	„ 6	„	aus dem Erneuerungsfonds,
zus.	195 589 Thlr.	22 Sgr.	2 Pf.	

„ „ 237c. Desgl. hier . . 8 081 Thlr. 10 Sgr. — Pf. aus dem Reservefonds und

58 768	„ 22	„ 2	„	aus dem Erneuerungsfonds,
zus.	66 850 Thlr.	2 Sgr.	2 Pf.	

„ „ 237d. Hier sind die Kosten für Unterhaltung und Wiederherstellung der Lokomotiv- und Wagenschuppen der Wasserstationsgebäude, der Wasserhebungsmaschinen, der Werkstattsgebäude, der Arbeitsmaschinen und Werkzeuge aufgenommen.

„ „ 243. Von diesen Ausgaben wurden 3 952 Thlr. aus dem Reservefonds gezahlt.

„ „ 244 u. 245. Nach Abzug der aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Beträge stellt sich die reine Betriebs-Ausgabe auf 2 215 550 Thlr. oder pro Nutzmeile auf 3,29 Thlr. und pro Achsmeile auf 2,06 Sgr.

„ „ 246. Die Mitglieder der Direktion und des Administrations-Rathes beziehen von dem Ueberschusse, welchen der Reinertrag nach Abzug der Aktienzinsen ergiebt, eine Tantième.

„ „ 251. Von dieser Summe wurden 26 426 Thlr. für Kommunalsteuer verausgabt.

„ „ 255 u. 256. Werden von dieser Summe die aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Beträge in Abzug gebracht, so stellen sich die wirklichen Betriebs-Ausgaben auf 3 370 077 Thlr. oder pro Meile Bahnlänge auf . . . . . 48 913 „

Digitized by Google

oder pro Kilometer auf . . . . . 6494 Thlr.
und „ Nutzmeile „ . . . . . 5,03 „

zu Kol. 259a. Der hier nachgewiesene Ueberschuß ist die Differenz zwischen der Summe aller Einnahmen (Kol. 211) und den wirklichen Betriebs-Ausgaben (siehe Bemerkung zu Kol. 255).

„ „ 259c. Der hier aufgeführte Procentsatz berechnet sich nach dem in Kol. 86 aufgeführten Anlage-Kapitale von 62 036 101 Thlrn., wogegen sich derselbe, nach dem wirklich verwendeten Anlage-Kapitale von 59 751 857 Thlrn. (siehe Erläut. zu Kol. 86) berechnet, auf 9,31 Proc. stellt.

„ „ 261a. Zur vollständigen Verzinsung der Anleihen waren außerdem noch 422 410 Thlr. erforderlich, welche der Staat als Zuschuß zur Verzinsung des Anlage-Kapitals der Köln-Gießener Bahn und der Rheinbrücke bei Köln aus dem Garantiefonds zu leisten hatte.

„ „ 275b. Die hier angegebene größere Betriebslänge ist nur scheinbar und hat lediglich seinen Grund in der genaueren Feststellung der Längen der einzelnen Bahn-Linien (siehe ad I dieses Berichts).

„ „ 282. Die wirklichen Betriebs-Ausgaben, mit Ausschluß der aus dem Reserve- u. Erneuerungsfonds gezahlten Summen, betrugen mehr:

a. überhaupt 289 623 Thlr. oder 9,40 Proc.
b. pro Meile Bahnlänge 4 200 Thlr.

„ „ 336 u. 368. Der hier aufgeführte Beamte fungirt für die Köln-Mindener Hauptbahn und deren Zweigbahnen. Für die Köln-Gießener Bahn werden die Geschäfte des Ober-Ingenieurs (Bahn-Direktors) von dem Betriebs-Direktor (Kol. 368) gleichzeitig versehen.

„ „ 337. Dieser Beamte ist Techniker. Bezüglich der administrativen Büreau-Arbeiten cfr. Kol. 403.

„ „ 339. Hier ist der Planlammer-Verwalter aufgeführt. Die Kanzleiarbeiten werden von dem Personale Kol. 405 besorgt.

„ „ 346. Hier sind die Stellvertreter der Bahnwärter und Weichensteller für den Nachtdienst eingetragen.

„ „ 347. Vier Weichensteller werden zur Hälfte von der Westfälischen und zwei zur Hälfte von der Niederländischen Rhein-Eisenbahn besoldet; außerdem haben verschiedene Zechen zu dem Gehalte von 7 Weichenstellern beizutragen. Demgemäß ist die angegebene Anzahl mit der Besoldungs-Ausgabe in Uebereinstimmung gebracht.

„ „ 349. Der Bahnhofs-Inspektor in Emmerich wird zur Hälfte von der Niederländischen Verwaltung besoldet.

„ „ 354. Zu dem Gehalte eines Portiers hat die Königl. Hannoversche Verwaltung die Hälfte beizutragen.

„ „ 375. Hierunter sind 17 Personenzug- und 21 Güterzug-Packmeister des Norddeutschen Verbandes und 5 Güterzug-Packmeister für den Westfälischen Verband. Zu den Kosten der Besoldungen hat die Köln-Mindener Verwaltung 15 675 Thlr. als ratirlichen Antheil zu zahlen.

„ „ 389a. Die hier aufgeführten Beamten fungiren in Emmerich und werden von der Köln-Mindener und der Niederländischen Verwaltung gemeinschaftlich besoldet.

„ „ 397. Diese Angaben beziehen sich auf die Lohnarbeiten für die Güterverladung und den Rangirdienst, das Putzen der Lokomotiven und Wagen, Wasserpumpen u. s. w., sowie auf die Arbeiten in den Werkstätten. Für letztere wurden im Ganzen 335 486 Thlr. ausgegeben.

„ „ 405. Hierunter sind 20 Lohnschreiber, welche, ohne fest angestellt zu sein, gegen Kopialien beschäftigt werden.

„ „ 408. Je Einer für die Personen- und Güter-Kontrole.

„ „ 411b. Der Wagen-Kontrole ist die Disposition über die Wagen resp. Wagen-Utensilien, die Kontrole über die Ausnutzung der Wagen, die Führung des Meilen-Journals der Wagen und die Besorgung der Miethe-Abrechnung mit fremden Verwaltungen (einschließlich der dazu erforderlichen Unterlagen) übertragen.

„ „ 421. Bei der autographischen Presse sind 3 Drucker beschäftigt, welche die Arbeiten im Akkord ausführen und im Ganzen 763 Thlr. Lohn bezogen haben.

„ „ 423c. Zu den Besoldungen dieser Beamten hat die Köln-Mindener Verwaltung 2 258 Thlr. beizutragen.

„ „ 425. Hierunter sind 2 Brückenmeister, 44 Brückenwärter und 15 Einnehmer.

„ „ 439. Hierin sind Kur-, Verpflegungs- und Beerdigungskosten, sowie Honorar für Aerzte mitenthalten.

„ „ 440. Beiträge werden reglementsmäßig nicht zurückerstattet.

44. Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn.

I. Ueber die Organisation der **Verwaltung**, ihre Geschäftsleitung des Rheinisch-Thüringischen Eisenbahn-Verbandes, über die mit der Main-Weser-Bahn gemeinschaftliche Strecke Kassel-Guntershausen (1¼ M.) und die Werkstätte nebst Materialien-Magazin in Kassel enthalten der Jahrgang 1860 der Statistik (S. 45) und die vorhergehenden Jahrgänge der Statistik spezielle Mittheilungen.

Veränderungen hierbei sind im Jahre 1864 nicht eingetreten.

II. Auch das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

Digitized by Google

a) die Hauptbahn Gerstungen-Guntershausen-Kassel-Grenze bei Haueda . . . . . 17,0 Meilen,
b) die Zweigbahn Hümme-Carlshafen (Carlsbahn) . . . . . 2,20 „
Außer diesen 19,20 Meilen
hat die Gesellschaft die Strecke von der Kurhessischen Grenze bei Haueda bis Warburg . . . . 0,61 „
von der Westfälischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme gepachtet
und im Betriebe . . . . . 19,81 Meilen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 96d. u. 100d. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Verwaltung noch einen Antheil an 6 Personenwagen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes und an 11 sechsrädrigen Packmeisterwagen des Mitteldeutschen Verbandes.

„ „ 167. Für den Transport der Posteffekten wird der Raum eines ganzen resp. eines halben Wagens zur Disposition gestellt, weshalb das Gewicht derselben nicht bekannt ist.

„ „ 173. Das Gewicht der Betriebsdienst- und Baugüter wird nicht notirt.

„ „ 176. Außerdem wurden noch (in Wagenladungen) 2738 Achsen Thiere (incl. Pferde) befördert.

„ „ 344—396. Von den hier aufgeführten Beamten sind folgende mit der Main-Weser-Bahn gemeinschaftlich:

2 Bahnmeister,	1 Materialienverwalter,	1 Werkstätten-Buchhalter und
18 Bahnwärter,	4 Assistenten desselben,	7 Gehilfen desselben und
16 Weichensteller,	2 Magazins-Aufseher,	Werkschreiber,
2 Vorsteher größer. Stationen,	2 Einnehmer,	3 Werkführer,
1 Vorsteher einer klein. Station,	2 Gepäck-Expedienten,	3 Wagenmeister und
7 Portiers,	1 Güter-Expedient,	1 Büreaudiener für die
6 Nachtwächter,	1 Maschinenmeister,	Maschinen-Verwaltung.
4 Telegraphisten,	2 Zeichner u. Assistenten desselb.,	

45. Leipzig-Dresdener Eisenbahn.

I. **Bahngebiet.** Außer der von Leipzig über Riesa nach Dresden führenden Hauptbahn von . . 15,32 Meilen
und der Zweigbahn von Coswig nach Meißen von . . . . . 1,20 „
zusammen 16,52 Meilen
besitzt die Gesellschaft noch die Bahnstrecke von Leipzig bis zur Sächsisch-Preußischen Grenze von 1,54 Meilen, welche an die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme verpachtet ist.

II. **Bahn-Anlagen.** Von bedeutenderen Bauten im Jahre 1864 sind zu erwähnen: Der Umbau des Leipziger Bahnhofes und des Röderauer Viaduktes. Letzterer wurde mit einem Kostenaufwande von 69 000 Thlrn. massiv hergestellt.

III **Neue Bahnlinien.** Die Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Gesellschaft hat nach erfolgter Genehmigung der Gesellschafts-Vorstände beschlossen, eine Eisenbahn von Borsdorf über Grimma, Leisnig, Döbeln, Roßwein und Nossen nach Meißen zu bauen. Die Concession hierzu ist ihr Seitens der Staatsregierung ertheilt und soll mit dem Bau der 12,95 Meilen langen Bahn im Jahre 1865 begonnen werden.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 5. Außerdem erhält der Bevollmächtigte eine Tantième von ¼ Proc. des zur Vertheilung an die Actionäre kommenden Reingewinnes, welche pro 1864 . . . 2111 Thlr. betrug.

„ „ 77—81. Eine speziellere Beantwortung dieser Kolonnen ist deshalb nicht möglich, weil bei dem Brande des Verwaltungsgebäudes im Jahre 1857 sämmtliche hierzu erforderliche Notizen vernichtet worden sind.

„ „ 88c. Hierunter befinden sich 500 000 Thlr. in Kassenscheinen.

„ „ 207. Diese Summe enthält auch Assekuranzbeträge, Rollgeld, Ladelohn und sonstige außerordentliche Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehre.

„ „ 210. Hierin ist auch der Pachtzins für die Bahnstrecke von Leipzig bis zur Preußischen Grenze enthalten. Derselbe war weder ult. 1863 noch 1864 definitiv festgestellt, es sind pro 1863 zu wenig vereinnahmt 13 093 Thlr., welche hierin ebenfalls enthalten sind. Für das Jahr 1864 ist der Pachtzins auf 58 984 Thlr. angenommen worden.

„ „ 216. Die hohe Ausgabe für Unterhaltung der Brücken und Durchlässe erklärt sich durch den Um- resp. Neubau des Röderauer Viadukts (siehe ad II dieses Berichts).

„ „ 222. Hierin ist auch die Gewerbesteuer enthalten.

„ „ 234. Desgl. hier die Beleuchtungskosten der Bahnhöfe, der Bahn u. s. w.

„ „ 243. Diese Summe umfaßt die Ausgaben für Utensilien, Unterhaltung derselben, Beleuchtung im Allgemeinen, Heizung, Expeditionsbedarf und kleinere Ausgaben auf den Bahnhöfen.

„ „ 346 u. 377. Hülfswärter und Bremser sind nicht angestellt, die letzteren erhalten nur Tagelohn.

„ „ 363—367 u. 397—401. Hierüber können keine Angaben gemacht werden.

„ „ 383. Außerdem erhalten die Güterkassen-Rendanten 150 Thlr. Zählgeld.

„ „ 437b u. 447b. Die Beamten-Wittwen erhalten auch die Erziehungsgelder für ihre Kinder; es sind des-

Digitized by Google

halb die Erziehungsgelder solcher Kinder hier (in Kol. 437b) mitenthalten, ebenso die Anzahl der Kinder in Kol. 447b.

zu Kol. 438 u. 448. Dagegen sind hier die Kinder-Erziehungsgelder für die Waisen resp. die Anzahl derselben aufgeführt worden.

46. Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth).

I. Der **Betrieb** der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft hat im vorliegenden Betriebsjahre Veränderungen nicht erlitten. Derselbe erstreckt sich, wie im Vorjahre, nur auf den Verkehr zwischen Nürnberg und Fürth.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 87. Da die Bahn nur 0,4 Meilen lang ist, so kann hier auch nur das auf diese Bahnlänge verwendete Gesammt-Anlage-Kapital angegeben werden.

„ „ 88c. Von dem Gesammt-Anlage-Kapitale bestanden außer den in Kol. 88a aufgeführten 101 143 Thlrn. noch 22 857 Thlr. in Prioritäts-Obligationen. Diese Anleihe, welche schon nach Ablauf des ersten Betriebsjahres zur Vergrößerung des Wagenparks und zur Anschaffung einer zweiten Lokomotive erforderlich war, ist vollständig, und zwar aus den laufenden Betriebs-Einnahmen, getilgt. Die Gesellschaft ist somit schuldenfrei.

„ „ 231. Das Putzen der Lokomotiven und Tender wird von den Heizern und dem Werkstätten-Personal mitbesorgt.

„ „ 266a u. 271 ꝛc. Nach altem Herkommen werden die Ausgaben für Bahnerneuerung und Neubauten aus den Betriebs-Ueberschüssen des laufenden Jahres bestritten. Ein Erneuerungsfonds besteht nicht.

47. Lübeck-Büchener Eisenbahn.

I. **Neue Bahnlinien.** Die Erdarbeiten der 8,3 Meilen langen Lübeck-Hamburger Eisenbahn wurden bis zum Schlusse des Jahres 1864 trotz vielfacher unvorherzusehender Schwierigkeiten vollendet und auf mehr als der Hälfte der Strecke das Geleise hergestellt. Die Brückenbauten wurden vor Eintritt des Winters in dem Mauerwerk vollendet, auf einigen auch der eiserne Oberbau gelegt und die Hochbauten in Angriff genommen.

Ueberhaupt wurde der Bau derartig beschleunigt, daß am 1. August 1865 die ganze Bahn dem Betriebe übergeben werden konnte.

Die Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft beabsichtigt ferner den Bau einer Eisenbahn von Lübeck nach Travemünde und hat zu diesem Behufe bei den betreffenden Regierungen um die Concession zum Nivellement, Bau und Betrieb nachgesucht. Die Nivellements-Concessionen sind derselben ertheilt und die bezüglichen Arbeiten bereits ausgeführt. Ueber dieselben soll an die General-Versammlung der Actionaire berichtet und bei derselben Anträge zur schleunigen Ausführung dieses Projekts gestellt werden.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 129c. Der Durchschnitts-Verbrauch an Brennmaterial (Kohlen und Coaks) pro Nutzmeile beträgt brutto 174 und netto 144 Z.-Pfd.

„ „ 162b. Dies sind die beförderten Militair-Personen; wie viele von denselben im direkten Verkehre abgegangen resp. angekommen und wie viele auf den Binnenverkehr kommen, kann nicht angegeben werden, weil hierüber Notizen nicht vorliegen.

„ „ 178a u. 182c. Auch können die von den Militair-Personen zurückgelegten Meilen nicht angegeben werden.

„ „ 221. Hierin sind auch die Kosten der Erleuchtung, Reinigung ꝛc. der Wärterlokale enthalten.

„ „ 239. Ebenso hier die Kosten für Heizung und Reinigung der übrigen Bahnhofslokale, der Perrons, Bahnzüge, Bahnhöfe und Vorplätze, sowie die Coaks-Deputate für die Beamten der Transport-Verwaltung.

„ „ 271—274. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden; der Reservefonds hat den Zweck denselben mitzuerfüllen.

48. Lüttich-Mastrichter Eisenbahn.

I. Die **Verwaltung** der von einem Unternehmer erbauten, von Lüttich über Visé nach Mastricht führenden Eisenbahn wird von einem aus 9 Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrathe geführt, welcher mit der speziellen Leitung des Betriebes und der Ausführung sonstiger Maßregeln einen Direktor beauftragt hat.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 77—85. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil der Bau von einem Unternehmer ausgeführt ist und der Gesellschaft die erforderlichen Notizen nicht zu Gebote stehen.

„ „ 215 u. 216. Die Unterhaltung des Bahndammes ꝛc., der Brücken und Durchlässe hat mit Rücksicht darauf, daß bei der Neuheit der Anlagen nur 500 Querschwellen ausgewechselt sind, die in Kol. 214 mitenthaltenen Arbeitslöhne aber nicht ausgeschieden werden können, nur diese geringe Summe betragen.

Digitized by Google

zu Kol. 225. Hierin sind auch die gezahlten Entschädigungen für die Mitbenutzung der Bahnhöfe Lüttich und Mastricht enthalten.

„ „ 345, 347, 349, 350, 354, 355, 358, 379 u. 380. Außerdem sind mit der Aachen-Mastrichter E. folgende Beamte gemeinschaftlich:

2 Bahnwärter,	1 Assistent desselben,	1 Telegraphist,
4 Weichensteller,	1 Portier,	1 Einnehmer und
1 Stations-Vorsteher,	1 Nachtwächter,	1 Gepäck-Expedient.

49. Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn.

I. **Das Bahngebiet** hat sich gegen das Vorjahr nicht verändert. Dasselbe umfaßt:

a) die Hauptbahn von Magdeburg über Cöthen und Halle bis zur Preuß. Sächsischen Grenze 14,93 Meilen,

b) die Zweigbahn von Schönebeck nach Staßfurt . . . . . 2,96 Meilen,

mit der Abzweigung nach dem Kohlenschachte Lödderburg . . . . . 0,63 „

zusammen . . . 3,59 „

Außer den vorstehenden . . . . . 17,52 Meilen

hat die Magdeburg-Leipziger E.-G. die Strecke von der Preuß. Grenze bis Leipzig . . . . . 1,54 „

von der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme gepachtet und im Betriebe . . . . . 19,36 Meilen.

Ferner besitzt die Gesellschaft noch mehrere von der Zweigbahn sich abzweigende Schienenstränge nach den Königlichen Salinen von zusammen . . . . . 0,60 „

auf welchen Personenbeförderung aber nicht stattfindet.

Auch hat dieselbe den Betrieb mehrerer in der Statistik pro 1863 Seite 204 näher bezeichneten, von den Grubenbesitzern angelegten und unterhaltenen Abzweigungen in einer Gesammtlänge von 2,97 Meilen übernommen.

II. **Neue Bahnlinien.** Die Vorarbeiten der Halle-Nordhausen-Kasseler Eisenbahn wurden im Jahre 1864 beendet. Mit der Grunderwerbung wurde fortgefahren und der größte Theil auf Preußischem Gebiete durch freiwilligen Ankauf erworben. Wegen einiger unbedeutender Strecken wird aber das Expropriations-Verfahren angewendet werden müssen.

Demnächst wurden die Arbeiten auf der in Preußen belegenen Strecke begonnen und am 1. September 1865 die 5 Meilen lange Strecke Halle-Eisleben dem Betriebe übergeben.

III. **Außer der Beamten-Pensions-Kasse** (Kol. 430—449 der Tabellen) besteht noch ein „Waisen-Unterstützungsfonds," welcher aus der Gesellschaftskasse einen Zuschuß von 1000 Thlrn. jährlich erhält. Aus diesem Fonds wurden im Jahre 1864 an 71 Kinder verstorbener Beamten 818 Thlr. Unterstützungen gezahlt. Am Jahresschlusse 1864 hatte derselbe einen Bestand von 15 199 Thlrn.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 104a. Dies sind Kieswagen.

„ „ 128a. Diese Quantität Coaks wurde beim Anheizen verbraucht.

„ „ 221. Dies sind die Kosten der Heizung der Dienstlokale, Vorwärmer, Wärterbuden, Deputate ꝛc.

„ „ 225. Ebenso repräsentirt die hier aufgeführte Summe die Kosten der Erleuchtung der Bahn, der Bahnhöfe, Expeditionslokale u. s. w.

„ „ 244. Diese 57 235 Thlr. sind die erstatteten Kosten für den Transport von und nach den Bahnhöfen. Dieselben sind sowohl bei den Durchschnittsberechnungen Kol. 245, als auch bei Berechnung der Procentsätze Kol. 257 außer Ansatz geblieben.

„ „ 269a. Im Jahre 1864 wurde ein „Erneuerungsfonds" gegründet, welcher die hier aufgeführte Summe überwiesen erhalten hat.

„ „ 346, 377 u. 378. Hülfswärter, Bremser, Wagenwärter und Wagenschmierer sind nicht angestellt. Dieselben erhalten Tagelohn, die ersteren 12—14 Sgr. pro Tag.

„ „ 374. Hiervon sind 13 Oberschaffner, welche 340—450 Thlr., und 6 Zugführer, welche 300—325 Thlr. Gehalt beziehen.

„ „ 381. Dies sind Gepäckexpeditions-Assistenten.

„ „ 384. Diese Beamten führen den Titel „Güterverwalter."

„ „ 386. Hier sind die „Bodenmeister und deren Assistenten" aufgeführt worden.

„ „ 410. Dies sind Revisoren und Kalkulatur-Assistenten.

„ „ 424. Der hier aufgeführte Beamte führt den Titel „Ober-Bahnhofs-Inspektor."

50. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

I. **Bahngebiet und Betrieb.** Das Unternehmen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte im Jahre 1864 folgende, theils von ihr erbaute, theils im Jahre 1863 angekaufte Bahnstrecken:

1) die Magdeburg-Halberstädter Bahn von Magdeburg über Halberstadt nach Thale von . 11,69 Meilen,

Digitized by Google

deren Betrieb das Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft in Folge eines mit demselben abgeschlossenen Vertrages leitet;

2) die frühere Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn von Magdeburg über Wolmirstedt, Stendal, Osterburg und Seehausen nach Wittenberge mit der Zweigbahn von Tangermünde nach Möthen, zusammen 14,3 Meilen, welche in Folge Vertrages vom 3. Februar und 11. März, Allerhöchst bestätigt am 28. September 1863, am 2. November ejusd. a. in das Eigenthum der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft übergegangen und deren Betrieb vorläufig einem besonderen Organe, der „Verwaltung der Magdeburg-Wittenbergeschen Eisenbahn" übertragen ist. (Am 24. März 1865 wurde dieselbe wieder aufgelöst.)

3) die frühere Cöthen-Bernburger Eisenbahn von Cöthen nach Bernburg (2,75 M.) und mehrere Abzweigungen nach Kohlenbergwerken (1,25 M.), zusammen . . . . . 4 Meilen, welche im November 1863 ebenfalls käuflich erworben wurde. Den Betrieb dieser Bahn leitet vorläufig ein besonderes Organ, die „Verwaltung der Cöthen-Bernburger Eisenbahn."

Die einheitliche Verwaltung der vorstehend aufgeführten 3 Bahnen soll erfolgen, sobald der Vertrag mit dem Berlin-Potsdam-Magdeburger Direktorium über Leitung des Betriebes der Strecke Magdeburg-Halberstadt-Thale aufgehört hat.

II. **Neue Bahnlinien.** Von den der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft concessionirten, im Jahre 1864 im Bau begriffenen neuen Bahnstrecken wurde am 10. Oktober 1865 die Strecke Bernburg-Wegeleben mit der Zweigbahn Güsten-Staßfurt eröffnet und deren Betrieb mit der Cöthen-Bernburger Eisenbahn vereinigt. Mit diesem Tage hörte auch die besondere Verwaltung der letzteren Bahn auf.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

a) **Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.**

zu Kol. 15. Am 15. Juli 1843 wurde die Strecke Magdeburg-Halberstadt und am 2. Juli 1862 die Strecke Halberstadt-Thale eröffnet.

„ „ 346. Hülfswärter sind nicht angestellt. Dieselben erhalten vielmehr 12½ Sgr. Lohn pro Tag.

„ „ 347, 353, 355, 379, 380, 383, 385, 403, 406 u. 410. Außer den hier aufgeführten Beamten fungirt noch je einer gemeinschaftlich für die Berlin-Potsdam-Magdeburger und Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnen. Dieselben sind in der Anzahl der Beamten der ersteren Bahn bereits mitaufgeführt.

„ „ 368, 371, 382, 402, 404, 408 u. 411. Ebenso versehen die bei der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn in diesen Kolonnen aufgeführten Beamten gleichzeitig den Dienst auf der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

„ „ 432. Hierin sind 5000 Thlr. von der Herzogl. Anhalt-Dessauischen Regierung gezahlte „Antrittsgelder" mitenthalten.

b) **Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn.**

„ „ 10. Zu der eigentlichen Bahnlänge von 14,24 Meilen kommt noch die Verbindungsbahn in Magdeburg mit 157,3 Ruthen (= 0,078 Meilen) Länge.

„ „ 13. In den Tarifen für den inneren Verkehr wird die Länge der Bahn rund auf 15 Meilen angenommen.

„ „ 77. Dies sind die Kosten für beschaffte Baugeräthe ꝛc.

„ „ 81b. In dieser Summe sind auch die Anlage-Kosten der Wärterbuden enthalten.

„ „ 214. Hierin sind 29 085 Thlr. Löhne der Hülfswärter und Bahnarbeiter enthalten.

c) **Cöthen-Bernburger Eisenbahn.**

„ „ 13. In den Tarifen wird die Bahnlänge für den Personenverkehr auf 2,75 Meilen und für den Güterverkehr auf 4 Meilen angenommen.

„ „ 77—85. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bantitel kann nicht stattfinden, weil der Bau ursprünglich von einer Privat-Gesellschaft ausgeführt worden ist und die zu den betreffenden Angaben erforderlichen Materialien nicht vorhanden sind.

„ „ 86 u. 87. Diese beiden Summen beziehen sich nur auf die 2,75 Meilen lange Hauptbahn; zur Angabe des für die Kohlenzweigbahnen verwendeten Anlage-Kapitals fehlen die erforderlichen Notizen.

„ „ 97b, 99a, 114b, 148b, 186a u. 198. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Länge der Hauptbahn von 2,75 Meilen = 20,713 Kilometern zu Grunde gelegt worden, weil nur auf dieser Personenbeförderung stattfindet.

„ „ 123c. Hierin sind 619 Kohlenzüge auf den Zweigbahnen inbegriffen.

„ „ 167. Das Gewicht der Postgüter wird nicht notirt, weil für deren Beförderung eine Aversional-Summe gezahlt wird.

„ „ 215. Hiervon kommen 16 000 Thlr. auf den Umbau des Oberbaues mit Anwendung schwerer Schienen.

„ „ 259c. Mit Bezug auf die Bemerkung zu Kol. 86 u. 87 kann die Verzinsung des Anlage-Kapitals nicht angegeben werden.

„ „ 261—266. Der Betriebs-Ueberschuß wird an die Hauptkasse der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft abgeführt. Diese zahlt an die Actien-Inhaber 2½ Proc. Zinsen, und es werden jährlich 50 Actien amortisirt.

„ „ 430—449. Die Beamten der Cöthen-Bernburger Eisenbahn sind am 1. Januar 1864 in die Pensions- und Unterstützungskasse der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn aufgenommen worden.

Digitized by Google

51. Mecklenburgische Eisenbahn.

I. Ueber die Organisation der **Verwaltung** enthält der Jahrgang 1862 der Statistik S. 51 spezielle Mittheilungen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2c. Das Gehalt des Spezial-Direktors, sowie das des technischen Betriebs-Direktors beträgt 2800 Thlr. (incl. 300 Thlr. Mieths-Entschädigung). Außerdem bezieht Ersterer 200 Thlr. und Letzterer 350 Thlr. Reisekosten-Entschädigung. Die drei übrigen Mitglieder der Direktion sind nicht Beamte, sondern aus den Actionären gewählt und erhalten an Entschädigung: der Vorsitzende 500 Thlr., die übrigen beiden Mitglieder 300 Thlr.

„ „ 5. Die obersten ausführenden Beamten, der Spezial-Direktor und der Betriebs-Direktor, sind Mitglieder der Direktion und als solche in Kol. 2b mitaufgeführt.

„ „ 88c. Von diesen 1 948 000 Thlrn. bestehen 1 600 000 Thlr. in Prioritäts-Obligationen und 348 000 Thlr. in Schuldverschreibungen zweiter Priorität.

„ „ 100c. Hierunter befinden sich 4 combinirte Post- und Gepäckwagen, welche zu ⅓ Eigenthum der Großherzoglich Mecklenburgischen Postverwaltung sind.

„ „ 113. Die Anschaffungskosten der Lokomotiven, Tender und Wagen sind mit 625 107 Thlrn. aus dem Anlage-Kapitale und mit 179 877 Thlrn. aus dem Erneuerungsfonds entnommen.

„ „ 152a. Diese Meilenzahl ist seit dem Jahre 1855, von wo ab die Leistungen der Achsen notirt sind, zurückgelegt.

„ „ 164. Jedem Reisenden wird ein Gepäck-Freigewicht von 50 Pfd. gewährt. Dies sowohl, wie auch das Gewicht der Ueberfracht kann einzeln nicht angegeben werden, da beides nicht getrennt notirt wird.

„ „ 167, 180b u. 184b. Das Gewicht der Postgüter kann nicht angegeben werden. Nach dem mit der Großherzogl. Postverwaltung abgeschlossenen Vertrage wird für die Beförderung der Postgüter eine Aversional-Entschädigung gezahlt.

„ „ 267—270. Ein Bestand des Reservefonds war am Schlusse des Jahres 1863 nicht vorhanden; vielmehr mußten schon die Ausgaben, welche die Einnahmen pro 1863 um 1479 Thlr. überschritten, in Höhe dieser Summe aus dem Erneuerungsfonds vorschußweise gedeckt werden.

Vereinnahmt wurden im Jahre 1864		30 190 Thlr.,
verausgabt für Bahnanlagen	51 592 Thlr.	
und obige Schuld von	1479 „	
	zus.	53 071 „
Mithin bis zum Schlusse des Jahres 1864		22 881 Thlr.

mehr ausgegeben als eingenommen, welcher Betrag dem Erneuerungsfonds vorschußweise zur Deckung entnommen wurde.

52. Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr ist nicht mit dem Kalenderjahre identisch, sondern beginnt mit dem 1. Dezember. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Dezbr. 1863 bis ult. November 1864.

II. Ueber die Organisation der **Verwaltung** und das **Bahngebiet** der Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn enthält der Jahrgang 1863 der Statistik S. 207 das Nähere. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1864 nicht vorgekommen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 76 u. 88. Die Höhe des für die Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn concessionirten Anlage-Kapitals kann nicht angegeben werden, weil dasselbe in dem der Eigenthümerin derselben, der ersten k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft, für ihre sämmtlichen Unternehmungen (Dampfschifffahrt, Eisenbahn, Kohlengruben ꝛc.) concessionirten Kapitale enthalten ist.

Es ist deshalb das bis ult. 1864 verwendete Anlage-Kapital hier angegeben worden, wobei noch bemerkt wird, daß sich das Anlage-Kapital der Bahnhöfe und Wärterhäuser in Folge Abschreibung von Inventar-Gegenständen gegen das Vorjahr verringert, dasjenige der Betriebsmittel in Folge von Anschaffungen aber erhöht hat.

„ „ 135. Zur Ermittelung des Bremsstoff-Verbrauchs pro Achsmeile wurde das verbrauchte Holz seinem Brennwerthe nach auf Coaks reducirt. Die hier aufgeführten 4,54 Z.-Pfd. repräsentiren daher das pro Achsmeile verbrauchte Quantum Coaks.

„ „ 261. Dies sind die Zinsen und Amortisationsbeträge, welche nach den Rechnungs-Normen der Bahn für das verwendete Anlage-Kapital (Kol. 86) gezahlt werden mußten.

„ „ 363 u. 364. Außer den hier angegebenen Ververrichtungen gegen Tagelohn wurden auch dergleichen in Accord bewerkstelligt und dafür ein Betrag von 19 664 Thlrn. gezahlt.

„ „ 397 u. 398. Desgl. hier 1482 Thlr.

„ „ 430—449. Eine besondere Pensions- und Unterstützungskasse für die Beamten der Eisenbahn ist nicht vorhanden, dieselben gehören vielmehr dem für die sämmtlichen Beamten der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft bestehenden Pensionsfonds an, über welchen das Nähere in der Statistik pro 1862 S. 52 enthalten ist.

Digitized by Google

Dagegen besteht ein Kranken-Unterstützungs-Verein, welcher ult. 1864 einen Bestand von 1394 Thlrn. hatte.

53. Neisse-Brieger Eisenbahn.

I. **Bahngebiet.** Von Brieg bis zur Paulau-Briegischdorfer Grenze 690 Ruthen = ... 0,35 Meilen läuft die Bahn auf dem doppelgeleisigen Bahnkörper der Oberschlesischen Eisenbahn und geht dann als selbstständige Bahn über Grottkau nach Neisse . . . . . 5,83 „

zusammen 6,18 Meilen.

Für die Mitbenutzung der vorgedachten 0,35 Meilen, welche in den Tabellen (Kol. 11b) als „gepachtet" aufgeführt sind, sowie für die Benutzung des Bahnhofes in Brieg erhält die Oberschlesische Bahnverwaltung eine jährliche Vergütigung.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2a. Außer den hier aufgeführten gehören noch 6 stellvertretende Mitglieder zum Directorium.

„ „ 5. Die Leitung des Betriebes und der Bauten ist dem Betriebs-Direktor und Ober-Ingenieur der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn übertragen, welcher hierfür eine Remuneration von 350 Thlrn. erhält.

„ „ 100b. Dies sind combinirte Post- und Gepäckwagen. Dieselben gehören dem Königl. Postfiscus, werden aber von der Eisenbahn-Verwaltung mitbenutzt.

„ „ 167, 180b, 184b u. 190b. Das Gewicht der beförderten Postgüter wird nicht notirt, weil für die Beförderung derselben Seitens der Postverwaltung eine Aversional-Summe gezahlt wird.

„ „ 227. Die Durchschnittskosten der Bahnverwaltung pro Meile resp. Kilometer sind nach der eigenen Bahnlänge von 5,83 = 43,91 Kilometern berechnet, weil die „gepachtete Strecke" von der Oberschlesischen Verwaltung unterhalten wird.

„ „ 232. Hierin sind auch die Ausgaben für das Wagenschieben enthalten.

„ „ 254. Dies ist die an die Oberschlesische Verwaltung gezahlte Rente von dem Baukapitale des Bahnhofes Brieg und der Bahn-Anschlußstrecke an denselben (siehe ad I. dieses Berichts).

„ „ 336. Der Ober-Ingenieur und Betriebs-Direktor der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn leitet auch den Betrieb ꝛc. der Neisse-Brieger Eisenbahn und erhält hierfür eine Remuneration von 360 Thlrn. (siehe Erl. zu Kol. 5).

„ „ 365. Siehe die Erläuterung zu Kol. 227.

54. Niederländische Rhein-Eisenbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Mai. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Mai 1864 bis ult. April 1865. *)

II. Das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Näheres siehe S. 208 der Statistik pro 1863.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 15. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken war folgende:

am 28. Dezember 1843 Amsterdam-Utrecht,	am 21. Mai 1855 Utrecht-Gouda,
„ 17. Juli 1844 Utrecht-Driebergen,	„ 30. Juli 1855 Gouda-Rotterdam und
„ 15. März 1845 Driebergen-Beenendaal,	„ 15. Februar 1856 Arnheim-Emmerich.
„ 16. Mai 1845 Beenendaal-Arnheim,	

„ „ 78—85. Es können hier nur annähernde Angaben gemacht werden, weil die Bahnstrecke Amsterdam-Arnheim ursprünglich vom Staate erbaut ist, welcher die betreffenden Notizen der Gesellschaft nicht übergeben hat.

„ „ 89. Dies sind nicht Stamm-Actien, sondern die Prioritäts-Obligationen, deren Zinsen zu 4½ Proc. von Sr. Majestät dem Könige der Niederlande Wilhelm I. aus Seinem Privatschatze garantirt worden sind.

„ „ 96d. Außerdem ist noch ein Königl. Salonwagen vorhanden, welcher bei Angabe der Sitzplätze (Kol. 98) unberücksichtigt geblieben ist.

„ „ 121g. Hierin sind auch die beim Rangiren der Züge zurückgelegten Meilen enthalten.

„ „ 129b. Das zur Feuerung der Lokomotiven verbrauchte, ganz unbedeutende Quantum Coaks ist hierin mitenthalten.

„ „ 195. Diese 31 028 Thlr. repräsentiren die Neben-Einnahmen aus dem Personenverkehre.

„ „ 235. Zu dieser Summe sind auch die gezahlten Entschädigungen im Güterverkehre enthalten.

„ „ 263. Diese Dividende ist auf das bis ult. 1864 eingezahlte Actien-Kapital von 11 665 000 Thlrn. vertheilt worden. Die nicht ausgegebenen Actien sind ohne Dividenden-Genuß.

„ „ 430—449. Eine Beamten-Pensionskasse ist nicht vorhanden, die hier gemachten Angaben beziehen sich vielmehr auf eine Unterstützungskasse.

*) In der Statistik pro 1863 S. 208 (Zeile 14 und 15 von unten) befindet sich ein Druckfehler, indem es dort statt „vom 1. Mai 1862 bis ult. April 1863" heißen muß: „vom 1. Mai 1863 bis ult. April 1864."

Digitized by Google

55. Niederschlesische Zweigbahn.

I. **Bahn-Anlagen.** Auf einer Strecke von 262 Ruthen wurden die 18—19 Jahre alten Schienen von 3¼" Höhe gegen 5" hohe ausgewechselt.

Der Bahnhof Glogau wurde in seiner ganzen Ausdehnung umgebaut und die electrische Telegraphen-Leitung durch Aufstellung von 11 Läutewerken und Erbauung der Glockenhäuser zwischen Klopschen und Sprottau erweitert.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 5. Außerdem erhält der hier aufgeführte Beamte eine Wohnungs-Entschädigung von 250 Thlrn.

„ „ 123b u. c. Im Betriebsjahre 1864 wurden abgelassen:

a) 732 fahrplanmäßige und 25 Extra-Personenzüge.

b) 732 fahrplanmäßige und 98 außerordentliche gemischte Züge und 732 fahrplanmäßige, 10 Extra- und 96 Hülfs-Güterzüge,

c) 90 Material- und Arbeitszüge.

„ „ 235. Hierin sind auch die Löhne der Wagenschieber und Bahnhofs-Arbeiter enthalten.

„ „ 269a. Dieser Betrag wurde für Beschaffung von Läutewerken und Errichtung der Häuser dazu verausgabt.

„ „ 273b. Dies ist ein Coursverlust beim Ankauf von Effekten.

„ „ 347, 349, 354, 355, 379, 380 u. 383. Außer den hier aufgeführten Beamten fungiren noch gemeinschaftlich für die Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn und Niederschlesische Zweigbahn:

1 Weichensteller, 1 Bahnhofs-Inspektor, 1 Nachtwächter und 1 Einnehmer (für den Billetverkauf).

Ferner sind für beide Bahnen gemeinschaftlich angestellt:

1 Portier, 1 Gepäck-Expedient und 1 Güterkassen-Rendant.

Das Gehalt derselben wird von beiden Direktionen zu gleichen Theilen getragen, mit Ausnahme des Bahnhofs-Inspektors in Glogau, zu dessen Gehalt die Niederschlesische Zweigbahn den 4. Theil beiträgt.

„ „ 394. Maschinenwärter und Maschinenputzer sind nicht angestellt, es werden aber 6 Personen mit einem Tagelohn von 11—15 Sgr. pro Tag mit dem Putzen der Maschinen beschäftigt.

56. Bahnen der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

I. Das **Bahngebiet** der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt folgende 3 Linien:

a) Die nördliche Staats-Eisenbahn von Brünn und Olmütz über Böhmisch-Trübau, Pardubitz und Prag bis zur Böhmisch-Sächsischen Grenze jenseits Bodenbach . . . . . 63,81 Meilen.

Davon ist die Strecke von Bodenbach bis zur Grenze . . . . . 1,50 „

an die Königl. Sächsische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet, daher im eigenen Betriebe 62,31 Meilen.

b) Die südöstliche Staats-Eisenbahn von Marchegg über Pesth, Czegled, Szegedin und Temesvar bis Bazias an der Donau . . . . . 86,81 Meilen

nebst der von Jassenova abzweigenden Bergwerksbahn nach Oravicza . . . 5,54 „

zusammen . . . . . 92.15 „

Die im November 1863 dem Betriebe übergebene Fortsetzung der vorerwähnten Bahn von Oravicza nach Steyerdorf resp der Anina von 4,53 Meilen wurde im Jahre 1864 ausschließlich zu Transporten der Gesellschaft benutzt und ist deshalb in die vorliegenden statistischen Notizen nicht aufgenommen worden.

c) Die Wien-Neu-Szönyer Eisenbahn . . . . . 20,92 „

Gesammtlänge aller Bahnlinien . . . . . 175,39 Meilen

à 7532 Meter oder 174,15 Oesterr. Meilen à 7586 Meter.

II. **Anderweitige Besitzungen der Gesellschaft.** Außer den vorstehend bezeichneten Eisenbahnlinien sind noch verschiedene Berg- und Hüttenwerke und Domainen in Böhmen und im Banate, die Maschinenfabrik, das Amtsgebäude No. 7 und das Waarenmagazin No. 34 in Wien in das Eigenthum der Gesellschaft übergegangen. Auch hat dieselbe seit dem Juli 1859 zur Hebung des Verkehrs auf der südöstlichen Linie eine Dampfschifffahrts-Verbindung zwischen den Uferstädten Bazias, Semlin, Belgrad und Widdin in einer Entfernung von 13,40 Meilen stromaufwärts und 21,15 Meilen stromabwärts mit 4 Dampfschiffen von 60 Pferdekraft, 17 eisernen Schlepp- und 43 sonstigen Schiffen in's Leben gerufen.

III. Das **Anlage-Kapital** für das gesammte Unternehmen, sowohl die Eisenbahnen, als auch Bergwerke und sonstige Besitzungen der Gesellschaft ist auf Höhe von 400 000 000 Francs = 106 666 666 Thlrn. concessionirt. Davon bestehen in Stamm-Actien 53 333 333 Thlr. und in Prioritäts-Obligationen 53 333 333 Thlr.

Die von der Staatsverwaltung der Gesellschaft gewährleistete Jahresrente von 5,9 Proc. erstreckt sich auf ein Kapital von 53 900 000 Thlrn.

Die Stamm-Actien zu je 200 Fl. Oesterr. Währ. Silber (den Gulden zu 2,50 Francs gerechnet) werden, vom Januar 1858 angefangen, durch jährliche Verloosung einer bestimmten Anzahl innerhalb 90 Jahren getilgt.

Die Emission der Prioritäts-Obligationen, jede zu 200 Fl. Oesterr. Währung = 500 Francs, ist derart festgesetzt, daß der Nennwerth derselben mit 3 Proc. verzinst wird. Diese Obligationen wurden ursprünglich mit

Digitized by Google

275 Francs = 110 Gulden Oesterr. Wäh. in Silber, später aber nach den jeweiligen Börsencoursen ausgegeben und werden gleich den Stamm-Actien in 90 Jahren durch Verloosung mit ihrem Nennwerthe eingelöst, haben aber an der auf die Stamm-Actien entfallenden Dividende keinen Antheil.

Ende 1864 stellt sich die Berechnung des gesammten Anlage-Kapitals, wie folgt:

1)	Werth der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen	
	a) der nördlichen Linie	38 936 502 Thlr.
	b) der südöstlichen Linie	39 301 037 „
	c) der Bergwerksbahn von Oravicza nach Steyerdorf resp. der Anina	3 275 010 „
	d) der Wien-Neu-Szönyer Linie	9 947 842 „
	zusammen	91 460 391 Thlr.
2)	Werth der am 31. Dezember 1864 vorräthigen Bau- und Betriebsmaterialien	4 001 293 „
3)	„ der Berg- und Hüttenwerke, Domainen und Fabriken sammt Inventar	20 833 857 „
4)	„ der für die Dampfschifffahrt angeschafften Dampf- und Schleppschiffe ꝛc.	346 816 „
5)	„ der übrigen Realitäten	850 354 „
6)	Cassa und diverse Debitoren abzüglich der Creditoren	5 137 322 „
	Ueberhaupt	122 630 033 Thlr.,

wovon auf die Stamm-Actien 61 856 675 Thlr. und auf die Prioritäts-Obligationen 60 773 358 Thlr. zu repartiren sein würden.

IV. **Bahn-Anlagen.**

1) Die **Geleise** wurden in verschiedenen Stationen der nördlichen Linie um 1772 Klafter und in verschiedenen Stationen der südöstlichen Linie, namentlich Pesth und Oravicza, um 3360 Klafter vermehrt.

2) **Brücken.** Auf der nördlichen Linie wurden 11 hölzerne Brücken durch Eisenkonstruktionen ersetzt und auf der südöstlichen Linie der Bau der definitiven Waagbrücke begonnen, welcher im Jahre 1865 beendet werden dürfte.

3) **Stationsbauten.** Auf der nördlichen Linie wurden in Böhmisch-Trübau verschiedene Aenderungen im Werkstätten-Gebäude vorgenommen, ein Wasser-Reservoir, mehrere Wasserkrahnen und eine Brückenwaage aufgestellt; in Prag wurde eine neue Lackirwerkstätte erbaut und in Bodenbach der Bau eines neuen „Aufnahmsgebäudes" begonnen.

Auf der Wien-Neu-Szönyer Linie wurde in der Station Wien eine Kohlenrutsche hergestellt und in den Stationen Bruck und Parndorf Steinverladekrahne aufgestellt.

Außerdem wurden noch von Landskron über Hohenmauth nach Trübau, von Pardubitz nach Prag, von Marchegg nach Weinern, von Neuhäusel über Pesth nach Czegled und von Oravicza nach Steyerdorf in einer Gesammtlänge von 58,09 Meilen electrische Läutewerke an Stelle der optischen Signale eingerichtet.

V. **Betriebsmittel.** Eine Vermehrung derselben hat im Jahre 1864 außer der Herstellung von 2 Gebirgslokomotiven für die Steyerdorfer Bahn nicht stattgefunden. Es sind zwar 8 Tenderlokomotiven und 70 Kohlenwagen bestellt worden, welche aber nur Ersatz für nicht mehr reparaturfähige Lokomotiven, Tender und Wagen bilden.

VI. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 430—449 der Tabellen) besteht noch eine Kasse für Pension und Unterstützung der Diener und Arbeiter der Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft unter dem Titel: „Provisions- und Unterstützungs-Institut für Diener und Arbeiter der k. k. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft," welche ult. 1864 mit einem Bestande von 446 627 Thlrn. abschloß.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

Alle 3 Linien.

zu Kol. 77—85. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann (mit Ausnahme der Betriebsmittel) nicht stattfinden, da die Bahnen bereits im vollendeten Zustande für eine runde Summe übernommen worden sind.

„ „ 119. Diese Summe enthält die Anschaffungskosten für Untergestelle, Omnibus- und Correspondenzwagen, Militair-Einrichtungs-Gegenstände, Wagen-Signallaternen, Wagenkuppeln, Wärmflaschen, Theerdecken und Fruchtsäcke.

„ „ 163, 175a u. c u. 176. Außerdem wurden noch befördert:

mit Militair-Transporten:

3233	Ctr.	Gepäck,	1088	Wagen und Kanonen und	7124	Pferde	auf der nördlichen Linie,				
8921	„	„	35	„ „	„	„	1620	„	„	„	südöstlichen Linie,
2275	„	„	1	„ „	„	„	381	„	„	„	Wien-Neu-Szönyer Linie,

mit Extrazügen:

591	Ctr.	Gepäck,	10	Equipagen und	115	Pferde	auf der nördlichen und				
335	„	„	12	„	„	88	„	„	„	„	Wien-Neu-Szönyer Linie.

„ „ 195. Hierin sind auch die Einnahmen für die vorstehend aufgeführten, mit Militair- und Extrazügen beförderten Gepäckstücke, Wagen ꝛc., Equipagen und Pferde enthalten. Dieselben betragen

bei der nördlichen Linie		42 577 Thlr.
„ „ südöstlichen	„	8267 „
„ „ Wien-Neu-Szönyer Linie		4003 „

„ „ 221. Die Heizung der Wärterhäuser haben die Bahnwärter auf eigene Kosten zu bestreiten.

Nördliche Linie.

„ „ 222. Diese Summe umfaßt die für alle 3 Linien gezahlte Feuerversicherungs-Prämie.

Digitized by Google

Alle 3 Linien.

zu Kol. 225. In diesen Summen sind auch die Kosten der Beleuchtung der Bahn enthalten. Dieselben betragen:
bei der nördlichen Linie . . . . . 9399 Thlr.,
„ „ südöstlichen Linie . . . . . 7913 „
„ „ Wien-Neu-Szönyer Linie . . . . . 1223 „

„ „ 229. Von den hier aufgeführten Summen kommen auf das Heizen der Lokomotiven, auf das Verschieben und auf Dampfhalten (Material- und Arbeitslöhne) bei der nördlichen Linie 39 059 Thlr., bei der südöstlichen Linie 42 992 Thlr. und bei der Wien-Neu-Szönyer Linie 10 499 Thlr.

„ „ 230 u. 232. Diese Beträge repräsentiren nur die Kosten der verwendeten Materialien, die bezüglichen Arbeitslöhne sind dagegen in Kol. 228 enthalten, weil dieselben nicht speziell ermittelt werden konnten.

„ „ 243. Hierin sind die Kosten der Beleuchtung der Stationen enthalten, und zwar bei der nördlichen Linie 16 539 Thlr., bei der südöstlichen 11 822 Thlr., und bei der Wien-Neu-Szönyer L. 2948 Thlr.

„ „ 246—251. Die hier aufgeführten Ausgaben lassen sich nach den einzelnen Linien getrennt nicht richtig nachweisen.

„ „ 251. Diese Summe enthält die Kosten für die Erhaltung und Erneuerung der Einrichtungsstücke für die Verwaltungs-Lokalitäten, Miethszinse, Unterstützungen, Wohlthätigkeitsspenden und verschiedene allgemeine Unkosten.

„ „ 259a. Dem Ueberschusse aller 3 Linien von 3 429 246 Thlrn., 3 786 334 Thlrn. u.
416 240 Thlrn. = ... 7 631 820 Thlrn.
treten noch hinzu die Ueberschüsse aus dem Betriebe der Steyerdorfer Bahn von . 72 849 „
aus dem Betriebe der Bergwerke, Domainen und der Maschinenfabrik von . 150 198 „
und an diversen Ueberschüssen . . . . . 64 707 „
Diese . . . . . 7 919 574 Thlr.,
sowie die in Kol. 260 aufgeführten, aus dem Reservefonds entnommenen . . 43 834 „
sind in den Kol. 261—266 als verwendet nachgewiesen.

„ „ 262. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Einkommensteuer für die Eisenbahnen, Berg-, Hüttenwerke und Domainen, Grund- und Erwerbsteuer für dieselben, sowie Stempel und Uebertragungs-Gebühren.

„ „ 267. Der Reservefonds schloß im Vorjahre nicht mit einem Bestande von 862 511 Thlrn. ab, wie in Kol. 269 der Statistik pro 1863 angegeben, sondern es wurden von dieser Summe noch 184 651 Thlr. zur Bezahlung von Zinsen und Dividenden ꝛc verwendet (cfr. Kol. 259 der Stat. pro 1863), so daß der wirkliche Bestand dieses Fonds ult. 1863 nur 677 860 Thlr. betrug, wie hier vorgetragen.

„ „ 269a. Ebenso sind diese 43 834 Thlr. zur Bezahlung von Zinsen und Dividenden ꝛc. verwendet worden und bereits in Kol. 260 aufgeführt.

„ „ 336. Die hier aufgeführten Beamten führen den Titel „Bahnerhaltungs-Chef.“

„ „ 346. Dies sind Frauen (theilweise der Bahnwächter), welche den Dienst als Hülfswärter versehen.

Nördliche und südöstliche Linien.

„ „ 378. Diese Beamten führen den Titel „Lokomotiv-Aufseher.“

Alle 3 Linien.

„ „ 402—407. Hierunter befindet sich auch das gesammte Personal der Hauptkasse (Kol. 412—415), welches nicht besonders ermittelt werden kann.

57. Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn ist das Nähere in dem Jahrgange 1863 der Statistik S. 211, sowie in den vorhergehenden Jahrgängen enthalten.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1864 nicht eingetreten.

II. **Betrieb.** Behufs Erlangung gesicherter Anschlüsse der Oppeln-Tarnowitzer Züge an diejenigen der Oberschlesischen Eisenbahn nach und von Morgenroth hat die Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn-Gesellschaft gemäß eines mit der Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn abgeschlossenen und unterm 17. Juni 1864 perfekt gewordenen Uebereinkommens sich verpflichtet, vom 1. Juni 1864 ab einen Zug von Tarnowitz nach Morgenroth und einen von Morgenroth nach Tarnowitz durch ihre Lokomotiven, unter Beistellung eines Gepäck- und Personenwagens, sowie mit ihrem Lokomotiv- und Zugpersonal gegen Erstattung der Selbstkosten zu befördern.

Die in Folge dieser übernommenen Leistungen gehabten Ausgaben für Brenn-, Schmier- und Beleuchtungs-Materialien sind in den correspondirenden Betriebs-Ausgaben der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn mitaufgeführt; auch ist für diese Ausgaben, sowie als respektiver Antheil an der Verzinsung und Reparatur des Betriebs-Materials und an den Gehältern der Zugbeamten ꝛc. der Betrag von 1 858 Thlrn. 26 Sgr. 7 Pf. bei den extraordinairen Einnahmen (Kol. 210) vereinnahmt worden. Außer diesem Betrage wurden dem Erneuerungs-Fonds für Abnutzung der Betriebsmittel 1011 Thlr. 2 Sgr. 11 Pf. überwiesen.

Die Gesammtleistung des Betriebs-Materials auf der 2,2 Meilen langen Tarnowitz-Morgenrother Strecke während der Zeit vom 1 Juni bis ult. Dezember 1864 belief sich auf:

Digitized by Google

984,4 Meilen vor gemischten Zügen
19,6 „ Leerfahrten
zus. 1004 Lokomotivmeilen und
26 254,4 Wagenachsmeilen.

Die gesammte von der Oberschlesischen Eisenbahn-Verwaltung gezahlte Entschädigung betrug 3 260 Thlr. 11 Sgr. 10 Pf.

III. **Betriebsmittel.** Der Wagenpark wurde im Jahre 1864 durch Neubeschaffung von 6 sechsrädrigen bedeckten Güterwagen zu 135 Ctr. Tragfähigkeit u. 10 vierrädrigen Plateauwagen zu 95 Ctr. Tragfähigkeit vermehrt.

Sämmtliche 16 Wagen wurden in der eigenen Werkstatt erbaut.

IV. **Neue Bahnlinien.** Nachdem es der Gesellschaft im Jahre 1864 gelungen war, Abschlüsse zu Stande zu bringen, in Folge deren das erforderliche Kapital zum Bau der Eisenbahnen von Breslau über Oels, Namslau und Kreuzburg nach Kolonowska und von Tarnowitz über Beuthen und Pleß nach Dziedzitz nebst den Anschlußbahnen nach Hohenlohehütte, Paulshütte, Sosnowice und Mittel-Lazisk gesichert ist, hat dieselbe wiederholt um die Concession gebeten, welche auch in Aussicht gestellt worden ist.

Ferner ist in der außerordentlichen General-Versammlung der Actionäre der Oppeln-Tarnowitzer E.-G vom 4. Juli 1864 unter Anderem beschlossen worden: seiner Zeit eine Aenderung des Gesellschafts-Statuts vorzunehmen und den jetzigen Namen resp. die Firma der Gesellschaft in „Rechte Oder-Ufer-Bahn-Gesellschaft" umzuändern.

V. Die außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 430—449 der Tabellen) bestehende Arbeiter-Krankenkasse hatte ult. 1864 einen Bestand von 2 682 Thlrn. Die Einnahmen dieser Kasse beliefen sich im Jahre 1864 auf 591 Thlr., die Ausgaben auf 566 Thlr.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 81a. Hierin sind auch die Anlagekosten der Wärterbuden, Wärter-Wohnhäuser und Abtheilungszeichen enthalten.

„ „ 86. Außerdem wurden für Projekte der Bahnerweiterungen (siehe oben ad IV) 5 708 Thlr. aus dem Baufonds verausgabt.

„ „ 96. Hierunter befindet sich ein Salonwagen.

„ „ 98. Derselbe ist bei der Angabe der Sitzplätze außer Ansatz gelassen.

„ „ 99b. Ebenso bei der Berechnung der Plätze pro Achse.

„ „ 121d, g u. h. Hierin sind auch die Leistungen der Lokomotiven auf der 2,5 Meilen langen Tarnowitz-Morgenrother Strecke enthalten (siehe ad II dieses Berichts).

„ „ 181. Außer den hier aufgeführten . . . . . 18 702 032 Centnermeilen wurden zurückgelegt:

von dem Reisegepäck	20 543 Centnermeilen	
„ den Equipagen	576 „	
„ „ Hunden	700 „	
„ dem Vieh (incl. Pferden) . .	97 843 „	119 662 „
	Ueberhaupt	18 821 694 Centnermeilen.

„ „ 218. Dies sind die Ausgaben für die Unterhaltung der optischen Telegraphen; die Unterhaltung der electromagnetischen Telegraphen hat 529 Thlr. gekostet, welche in den Ausgaben für die Transportverwaltung enthalten sind.

„ „ 221. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung der optischen Telegraphen und der Wärterbuden enthalten.

„ „ 222. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Prämien für Versicherungen der Gebäulichkeiten excl. der Werkstatts-Anlage. Für Versicherung der Lokomotiven und Wagen wurden 125 Thlr., für die der Frachtgüter 10 Thlr. und für die der Werkstatts-Anlage 49 Thlr. gezahlt.

„ „ 370. Der hier aufgeführte Beamte ist zugleich Vorsteher des Güterbetriebs und des Kontrol-Büreaus, sowie Haupt-Rendant.

„ „ 377. Bremser werden nach Bedürfniß aus dem Corps der Wagenschieber requirirt.

58a. Pfälzische Ludwigsbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Oktober. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Oktober 1863 bis ult. September 1864.

II. **Organisation der Verwaltung.** Mit der Verwaltung der Pfälzischen Ludwigsbahn ist die Betriebsleitung und Verwaltung der Pfälzischen Maximiliansbahn vereinigt. Das Nähere hierüber ist in dem Jahrgange 1862 der Statistik S. 55 und den vorhergehenden Jahrgängen enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1864 nicht eingetreten.

III. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1864:

Digitized by Google

1) die **Hauptbahn** von der Preußischen Grenze bei Berbach über Ludwigshafen bis zur Hessischen Grenze bei Worms . . . . . 16,₅₈ Meilen
(die Fortsetzung von der Grenze bis Worms von 0,₄₉ M. befindet sich im Betriebe der Hessischen Ludwigs-E.-G., welcher sie eigenthümlich gehört);

2) die **Zweigbahnen** a Schifferstadt-Speyer . . . . . 1,₉₁ „
b) Homburg-Zweibrücken . . . . . 1,₄₆ „
c) Speyer-Germersheim . . . . . 1,₈₀ „

zusammen 21,₀₅ Preuß. M.

à 7532 Meter oder 21,₄₀ Deutsche Meilen à 7407,₄₀₇ Meter. Letzteres Maaß ist für die Pfälzischen Bahnen das landesübliche. Die Zweigbahn Speyer-Germersheim wurde am 14. März 1864 dem Betriebe übergeben. Mit Rücksicht hierauf ergiebt sich für sämmtliche Linien ein mittlerer Jahresdurchschnitt von . . 20,₉₄ Meilen.

IV. **Einführung neuer Einrichtungen.** Im Laufe des Jahres 1864 wurden die Retour-Billete eingeführt.

V. **Neue Bahnlinien.** Die Zweigbahn Neustadt-Dürkheim von 2,₀₆ Meilen befand sich im Jahre 1864 im Bau, welcher so gefördert wurde, daß dieselbe am 6. Mai 1865 dem Betriebe übergeben werden konnte. Wegen Erbauung der Zweigbahn Homburg-St. Ingbert und Kaiserslautern-Kirchheimbolanden schwebten die Verhandlungen noch. Nach dem Abschluß derselben, welcher bald zu erwarten steht, wird mit der Bauausführung vorgegangen werden.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 15. Auf der Hauptbahn wurde der Betrieb auf der ganzen Linie am 25. August 1849 eröffnet.
Die Zweigbahnen wurden, und zwar Homburg-Zweibrücken am 15. Mai 1857 und Speyer-Germersheim am 14. März 1864 dem Betriebe übergeben.

„ „ 121g. Hierin sind auch die beim Rangiren zurückgelegten Meilen enthalten.

„ „ 241. Dies sind Entschädigungen und „Restitutionen aller Art."

„ „ 243. Hierin sind auch die Kosten des Rhein-Trajekts zwischen Ludwigshafen und Mannheim enthalten.

58b. Pfälzische Maximiliansbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr beginnt, wie bei der Pfälzischen Ludwigsbahn, mit dem 1. Oktober. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Oktober 1863 bis ult. September 1864.

II. Die **Verwaltung** und **Betriebsleitung** der Maximiliansbahn ist mit derjenigen der Pfälzischen Ludwigsbahn vereinigt, worüber dort unter Nr. II. resp. in dem Jahrgange 1862 der Statistik S. 55 das Nähere mitgetheilt ist.

III. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1864:

1) die **Hauptbahn** von Neustadt über Winden nach Weißenburg von . . . . . 6,₉₉ Meilen,

2) die am 14. März 1864 eröffnete Zweigbahn von Winden nach Maximiliansau von . . . 2,₁₄ „

zusammen 8,₃₆ Preuß. M.

à 7532 Meter oder 8,₅₀ Deutsche Meilen à 7407,₄₀₇ Meter. (Letzteres Maaß ist für die Pfälzischen Bahnen das landesübliche. Mit Rücksicht auf die Eröffnungszeit der Zweigbahn Winden-Maximiliansau beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt . . . . . 7,₄₀ Meilen.

IV. **Einführung neuer Einrichtungen.** Im Laufe des Jahres 1864 wurden die Retour-Billete eingeführt.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 121g. Hierin sind auch die beim Rangiren der Züge zurückgelegten Meilen enthalten.

„ „ 243. In dieser Summe sind enthalten: 1368 Thlr. Vergütigung an die Pfälzische Ludwigsbahn für Benutzung des Bahnhofs Neustadt, 4846 Thlr. und 4425 Thlr. Vergütigung an die Französische Ostbahn für die Benutzung des Bahnhofes Weißenburg resp. der Bahnstrecke von der Bayerischen Grenze bis Weißenburg und 9116 Thlr. Vergütigung für den Antheil an den Betriebskosten der Station Weißenburg.

„ „ 263. Der Ueberschuß reichte zur Verzinsung des vom Staate mit 4,₅ Proc. garantirten Actien-Kapitals nicht aus, derselbe mußte vielmehr in Folge der übernommenen Zins-Garantie 7667 Thlr. (0,₂₆₅ Proc.) zuschießen.

„ „ 286. Einschließlich des Staats-Zuschusses betrug die Dividende 4,₅ Proc.

59. Rheinische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Rheinischen Eisenbahn umfaßte ult. 1864 folgende Linien:

1) Köln-Bonn-Koblenz-Bingerbrück (Mitte der Nahebrücke) . . . . . 20,₄₀ Meilen,
2) Köln-Crefeld-Cleve (15,₅₉ M.) und von Cleve bis zum Spoy-Kanal (0,₀₆ M.). . . . . 15,₆₅ „
3) Köln-Aachen-Herbesthal (11,₃₄ M.) und von Herbesthal bis zur Grenze (0,₀₂ M.) . . . 11,₃₆ „

zu übertragen 47,₄₁ Meilen

Digitized by Google

übertragen 47,41 Meilen

4) die am 3. Juni 1864 eröffnete Strecke Coblenz-Oberlahnstein (1,02 M.), und zwar Coblenz-Lahnstein mit . . . . . 0,97 „
weil die 0,04 M. lange Strecke von Lahnstein bis zur Station Oberlahnstein Eigenthum der Nassauischen Staats-E. ist, von der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft aber benutzt wird;

5) die am 6. Oktober 1864 eröffnete Strecke Düren-Euskirchen . . . . . 4,04 „

6) „ „ 5. März ejsd. a. eröffnete Zweigbahn Herbesthal-Eupen . . . . . 0,70 „

zusammen 53,12 Meilen.

Hiervon ab die in den Linien ad 1, 2 u. 3 berechnete Kölner Stadtbahn von $2 \times 0{,}15 =$ . . 0,30 „

verbleiben 52,82 Meilen.

Hierzu die Strecken
von der Trankgassen-Station Köln bis zum Central-Güterbahnhof . . . . . 0,41 „
und von dem Bahnhof Pantaleon bis zur Ringbahn . . . . . 0,14 „

Summe 53,37 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt berechnet sich mit Rücksicht auf die Zeiten der Eröffnung des Betriebes auf den Strecken ad 4, 5 u. 6 auf . . . . . 49,84 Meilen.

Von den ult. 1864 im Bau begriffenen Strecken wurde die Strecke Cleve-Zevenaar (2,48 M.) am 1. Mai 1865 dem Betriebe übergeben. Auch sollen im Laufe des Jahres 1865 die Strecken Euskirchen-Mechernich und Cleve-Nymwegen eröffnet werden.

II. Bahn-Anlagen.

1. **Geleise.** In Folge der Betriebs-Eröffnung der Strecke Coblenz-Oberlahnstein hat der Bahnhof Coblenz mehrfache Erweiterungen und Anbauten ꝛc. erhalten. Namentlich wurden die Geleise um 391,6 Ruthen und die Weichen um 15 Stück vermehrt.

An Schienen wurden, gegen solche des Neubau-Profils von 5 Zoll Höhe und 23 Z.-Pfd. Gewicht pro laufenden Fuß, ausgewechselt:

auf der Strecke Köln-Herbesthal . . . . . 4056,29 lfde. Ruthen
und „ „ „ Köln-Cleve . . . . . 1402,5 „ „

2. **Stationsbauten.** Auf der Strecke Coblenz-Bingerbrück wurden 7 Bahnwärter-Etablissements errichtet und auf der Strecke Köln-Cleve 7 Bahnwärterwohnungen für je 2 Familien vollendet und den betreffenden Beamten zur Benutzung überwiesen.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1864 um 6 Lokomotiven, 20 vierrädrige Personen- und 7 Gepäckwagen vermehrt. Dagegen wurden ausrangirt 3 sechsrädrige Personenwagen und 3 Gepäckwagen.

IV. **Neue Bahnlinien.** Die Osterrath-Essener Zweigbahn und die Strecke Mechernich-Call befanden sich im Jahre 1864 im Bau, für die Strecke Call-Trier wurden die Vorarbeiten angefertigt.

Zur Belebung des Binnenverkehrs sind Einleitungen zum Bau einiger in Stolberg an die Hauptbahn sich anschließenden Seitenbahnen, und zwar der Stolberger Thalbahn und der Bahn von den Kohlenzechen „Anna“ und „Maria“ getroffen, auch die Vorarbeiten zum Theil fertig gestellt, zum Theil noch in der Ausführung begriffen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2a. Außerdem gehören 6 stellvertretende Mitglieder zur Direktion.

„ „ 11b. Dies ist die Strecke von Lahnstein bis zum Bahnhofe Oberlahnstein, welche Eigenthum der Nassauischen Staats-E. ist, von der Rheinischen E.-G. aber benutzt wird.

„ „ 89. Die Stamm-Actien sind nicht garantirt, dagegen die Zinsen von 1 250 000 Thlrn. Prioritäts-Obligationen mit 3½ Proc. und von 3 500 000 Thlrn. Prioritäts-Obligationen mit 4½ Proc.

„ „ 121g. Dies sind die beim Rangiren der Züge zurückgelegten Meilen, wobei eine Stunde Rangirdienst = 1½ Meilen gerechnet worden ist.

„ „ 122. Es wurden zurückgelegt
a) von Lokomotiven der Rheinischen Eisenbahn . . . . . 335 337 Nutzmeilen,
b) von Lokomotiven der Belgischen Staatsbahn auf der Strecke Rothheide-Herbesthal die hier besonders ersichtlich gemachten . . . . . 14 705 „
zusammen 350 042 Nutzmeilen.

Werden hiervon die in Kol. 121f vor Material- und Arbeitszügen zurückgelegten . . . . . 7169 Meilen
abgerechnet, weil dieselben nur zu Zwecken des Neubaues abgelassen und die Kosten derselben aus dem Baufonds bestritten worden sind, so verbleiben . 342 873 Nutzmeilen, welche im Jahre 1864 auf der Rheinischen Eisenbahn zurückgelegt worden sind.

Es sind deshalb bei allen Durchschnittsberechnungen, welche auf Verbrauch ꝛc. Bezug haben, 335 337 Nutzmeilen, bei allen auf Verkehrs-Verhältnisse ꝛc. bezüglichen dagegen 342 873 Nutzmeilen in Ansatz gebracht worden.

„ „ 125. Zum Anheizen der Lokomotiven werden Reiserwellen verwendet, welche stückweise berechnet werden. Es wurden 71 364 Stück überhaupt und 0,21 Stück pro Nutzmeile verbraucht.

„ „ 129. Zur Heizung der Lokomotiven wurden in der Regel Steinkohlen ungemischt verwendet; nur ausnahmsweise wurde Coaks, theils gemischt mit Steinkohlen, theils ungemischt zur Feuerung benutzt. Das verbrauchte Quantum Coaks (12 310 Z.-Ctr.) kommt deshalb bei dem Verbrauch pro Nutzmeile mit zur Berechnung.

Digitized by Google

zu Kol. 136a. Dies ist der Durchschnittspreis pro Reiserwelle.

„ „ 137a u. b. Wie in der Erläuterung zu Kol. 122 bereits bemerkt worden, werden die Kosten der Material- und Arbeitszüge aus dem Baufonds bestritten, weshalb der Durchschnittsberechnung „pro Nutzm." nicht 335 337 Nutzm., sondern 328 166 Nutzm. zu Grunde gelegt sind.

„ „ 152a u. 153a. Die Meilenregister für Achsen und Radreifen werden erst seit dem Jahre 1858 geführt; von diesem Zeitpunkte ab datiren die hier angegebenen Zahlen. Viele noch im Gebrauch befindliche eiserne Achsen waren aber schon lange vor dieser Zeit beschafft, so daß bei einer annähernden Berechnung sich an 50 000 Meilen für eine eiserne Achse als Maximum ergeben dürften.

Die Anschaffung der Stahlachsen fällt in die Zeit nach Einführung der Meilenregister.

„ „ 153b. Die hier angeführte Meilenzahl durchlief eine Gußstahl-Bandage; der Reifen ist gesprungen, aber noch nicht abgenutzt, während eine Puddelstahlbandage nach zurückgelegten 18 705 Meilen wegen völliger Abnutzung entfernt werden mußte.

„ „ 218. Hierin sind auch die Unterhaltungskosten der Signale enthalten.

„ „ 236. Dies ist die an die Belgische Staats-Eisenbahn-Verwaltung gezahlte Vergütigung für die Beförderung der Züge zwischen Ronheide und Herbesthal.

„ „ 240. Die im Jahre 1864 gezahlte Wagenmiethe beträgt 28 473 Thlr. Dieselbe ist von der größeren Summe für empfangene Wagenmiethe in Abzug gebracht und die Differenz den Einnahmen (Kol. 210) zugerechnet worden.

„ „ 243. In dieser Summe sind hauptsächlich enthalten: die Kosten für Unterhaltung und Bedienung der Wasserhebe-Maschinen, Unterhaltung der Lokomotiv- und Wagenschuppen, Unterhaltung und Erneuerung der Arbeitsmaschinen, Werkzeuge, Geräthe ꝛc. in den Werkstätten und die Löhne an die Arbeiter.

„ „ 251. Hierin sind 13 218 Thlr. Kommunal-Einkommensteuer und 5718 Thlr. Zuschuß zur Pensionskasse enthalten.

„ „ 269. Die Ausgaben für Herstellung des durch Brand verursachten Schadens, soweit dieselben bis jetzt erfolgten, sind hier in Rechnung gebracht, während die von der Feuer-Versicherung gezahlte Entschädigung den Einnahmen des Reservefonds zugezählt ist.

„ „ 326b. Die hier aufgeführten Schienenbrüche kamen im Jahre 1863 vor, die in früheren Jahren vorgekommenen Brüche sind nicht notirt.

60. Bahnen der Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft.

I. Das **Bahngebiet** der Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft umfaßte ult. 1864 folgende Linien:

A. 1) Die Südbahn Wien-Triest			76,55 Meilen,
mit den Zweigbahnen: Mödling-Laxenburg			0,61 „
und Wr. Neustadt-Oedenburg			4,24 „
			81,43 Meilen;
2) deren Flügelbahnen:			
a) Steinbrück-Sissek			16,77 „
b) Marburg-Klagenfurt-Villach		21,97 Meilen,	
von welcher die Strecke Klagenfurt-Villach von 5 Meilen am 2. Juni 1864 dem Betriebe übergeben wurde. Die ganze Linie wurde im Jahre 1864 für Rechnung des Baufonds betrieben und ist in die vorliegenden Tabellen nicht aufgenommen;			
c) die ult. 1864 im Bau begriffene und am 1. Juni 1865 eröffnete Zweigbahn Agram-Carlstadt von		6,50 Meilen;	
3) die Ungarischen Flügelbahnen:			
a) Pragerhof-Kanizja-Ofen			43,91 „
b) Stuhlweissenburg-Neu-Szöny			10,97 „
c) die ult. 1864 im Bau begriffene und am 21. September 1865 eröffnete Linie Oedenburg-Groß-Kanizja von		21,76 Meilen	
		zusammen	153,08 Meilen.
B. Die Nordtiroler Bahn von der Bayerischen Grenze bei Kufstein bis Innsbruck		10,04 Meilen,	
wovon die Strecke von der Grenze bis Kufstein		0,29 „	
an die Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet ist;			
verbleiben im eigenen Betriebe			9,75 „
C. 1) Die Südtiroler Bahn a) im Betriebe: Verona-Botzen		19,80 Meilen,	
b) im Bau: Botzen Innsbruck	16,5 M.		
2) die Venetianische Bahn von Padua und Verona nach Peschiera resp. der Landesgrenze		44,82 Meilen,	
wovon die Strecke von Peschiera bis zur Grenze		1,08 „	
sich im Betriebe der Lombardischen Verwaltung befindet;			
mithin im eigenen Betriebe		43,74 „	
	zu übertragen	63,48 Meilen u.	162,83 Meilen

Digitized by Google

übertragen 63,66 Meil. u. 162,82 Meilen

3) die Zweigbahnen a) Mestre-Venedig . . . . . 1,11 „
b) Verona-Mantua . . . . . 4,77 „

zusammen . . . 69,54 „

Im Bau befanden sich ult. 1864 die Zweigbahnen Mantua-Borgoforte 2,4 M. und Padua-Rovigo 5,9 Meilen.

Gesammtlänge aller Bahnlinien 232,37 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.**

a. **Südbahn.**

1) **Brücken.** Von 350 verschiedenen zu reconstruirenden Objekten sind bis ult. 1864 . . . 262 vollendet, 49 befinden sich im Bau und der Rest soll demnächst auch in Angriff genommen werden. Von den im Bau begriffenen sind 4 von Bedeutung, nämlich die Brücken bei Marburg und Poganegg und die beiden Brücken des Laibacher Torfmoors. Die erstere, der bedeutendste und schwierigste Bau auf dieser Linie, wird im Jahre 1865 vollendet werden.

2) **Oberbau.** Die Geleise wurden im Jahre 1864 in einer Länge von 16,2 Meilen und die Schotterbettung in einer Länge von 11,2 Meilen erneuert. Auch wurden auf den größeren Stationen die Geleise umgelegt und für den Betrieb entsprechender eingerichtet.

3) **Stationsbauten.** Die in mehreren Stationen unternommenen Umgestaltungen und Erweiterungen wurden im Jahre 1864 vollendet, namentlich die in Graz, Marburg und Laibach unternommenen Arbeiten.

Auch wurden 26 000 Klftr. Bahneinfriedigungen an Stellen, wo dies nothwendig war, und 1014 Klftr. Schutzwände gegen Schneeverwehungen auf dem Karste hergestellt und in dieser Strecke die Wasserstations-Einrichtungen durch neu angelegte Reservoirs und Wasserleitungen vervollständigt.

Ferner wurden an den Einfahrten in die Stationen 52 neue Distanz-Signale aufgestellt.

b. **Venetianische Linie.**

Die im Vorjahre in Angriff genommene Reconstruktion der Brücke über die Piave wurde ebenso wie die auf dem Bahnhofe Venedig vorgenommenen Hochbauten im Jahre 1864 beendet.

Die Bauarbeiten auf der zur Südtiroler Linie gehörigen Brennerbahn Botzen-Innsbruck sind bereits auf der ganzen Linie — mit Ausnahme einiger kleiner Strecken — in Angriff genommen und werden mit Eifer betrieben.

Auf der ½ Meilen langen Strecke zwischen Sterzing und Freienfeld haben die Bauarbeiten noch nicht in Angriff genommen werden können, weil die Ausführung der Bahnanlagen auf den Wunsch der Landesbehörden mit dem Projekte der Trockenlegung des Sterzinger Moores combinirt wurde.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

Alle 3 Linien.

zu Kol. 76. Diese 100 000 000 Thlr. sind das für das ganze Unternehmen (einschließlich der in der Lombardei und in Central-Italien belegenen Linien) concessionirte Anlage-Kapital in Stamm-Actien; der durch Anleihen aufzubringende Theil desselben ist concessionsmäßig nicht beschränkt.

„ „ 77—87. Das verwendete Anlage-Kapital kann nicht angegeben werden, weil die Gesellschaft fertige Linien übernommen hat, über deren Baukosten ihr die erforderlichen Notizen fehlen. Das von der Gesellschaft verwendete Kapital zum Ausbau der sämmtlichen vom Staate übernommenen Linien, einschließlich der Lombardischen von 57,8 Meilen und der Central-Italienischen von 38,6 Meilen, der Kaufpreis für die Lombardisch-Venetianischen Linien, sowie die bereits geleisteten Ratenzahlungen auf den Kaufpreis der Südbahn betragen ult. 1864 . . . 216 623 977 Thlr.

„ „ 88c. Diese Summe repräsentirt den Geldbetrag der bis ult. 1864 ausgegebenen Prioritäts-Obligationen.

„ „ 89. Nicht nur die Stamm-Actien, sondern das ganze verwendete Anlage-Kapital der einzelnen Gruppen des Bahnnetzes ist vom Staate mit 5,2 Proc. garantirt.

Nordtiroler und Venetianische nebst Südtiroler.

„ „ 96d. Hierunter befinden sich je 2 Hof- und Salonwagen, welche bei Angabe der Sitzplätze (Kol. 98 und 99) und bei den Leistungen der Personenwagen (Kol. 138) außer Berechnung geblieben sind.

Venetianische und Südtiroler.

„ „ 100a. Hierin sind 25 Postwagen mitenthalten.

„ „ 142. Diese Angabe bezieht sich ausschließlich auf die Gepäckwagen (siehe vorstehende Erl.).

Nordtiroler.

„ „ 145. Dies sind die von Equipagewagen in Materialzügen zurückgelegten Meilen.

Südbahn.

„ „ 194a. Dies ist die Einnahme für die im Binnenverkehre beförderten und im direkten Verkehre abgegangenen Personen, wogegen

„ „ 194b. hier die Einnahme für die im direkten Verkehre angekommenen Personen aufgeführt ist.

Digitized by Google

zu Kol. 199a, 201a u. 202a. Dies sind die Einnahmen für die im Binnenverkehre beförderten und im direkten Verkehre abgegangenen Güter, wogegen

„ „ 199b, 201b u. 202b. hier die Einnahmen für die im direkten Verkehre angekommenen Güter aufgeführt sind.

Venetianische und Südtiroler.

„ „ 234. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Stationen enthalten.

Alle 3 Linien.

„ „ 259a. Dem Betriebs-Ueberschusse aller 3 Bahnlinien von 7 489 726 + 130 213 + 1 676 648 Thlrn. = 9 296 587 Thlrn.

treten noch hinzu: die Betriebs-Ueberschüsse des außerhalb Oesterreichs belegenen		
u. nicht zum Vereine gehörenden Italienischen (Lombardischen) Netzes (59,4 M.) von	1 335 705	„
sowie an Zinsen und nachträglichen Einnahmen aus vorhergehenden Betriebsjahren	478 457	„
und „die Zinsen zu Lasten des Baukapitals“	2 896 319	„
zusammen	14 007 068	Thlr.
Hiervon ab die allgemeinen Kosten der Gesellschaft mit	517 054	„
verbleibt ein Betriebs-Ueberschuß von	13 490 014	Thlrn.
Mit Hinzurechnung des in Kol. 260 angegebenen Vortrages aus dem Vorjahre von	1 820 781	„
ergiebt sich die Summe von	15 310 795	Thlrn.,

welche in den Kol. 261—266 als verwendet nachgewiesen ist.

„ „ 259c. Mit Bezug auf die Bemerkung zu Kol. 77—87 kann die Verzinsung des Anlage-Kapitals nicht angegeben werden.

Südbahn.

„ „ 317c. Die in den Jahren 1857 — 1862 vorgekommenen Achsbrüche sind nur summarisch bekannt und deshalb hier aufgenommen worden.

„ „ 326a. Ebenso sind die bis ult. 1862 vorgekommenen Schienenbrüche nicht bekannt.

„ „ 326b. Diese Schienenbrüche sind im Jahre 1863 vorgekommen.

Alle 3 Linien.

zu Abschnitt F. Die Organisation der Verwaltung der Südbahn weicht so bedeutend von dem in den Kol. 336 bis 429 der Statistik enthaltenen Systeme der Klassifikation der Beamten ab, daß die Eintragung der Gesellschafts-Beamten in die vorliegenden Tabellen nicht ausführbar war.

Das bei den einzelnen Kathegorien der Administration der Südbahn angestellte Personal ist folgendes:

1) bei der **General-Direktion** (admin. Centralleitung):

1	General-Direktor . . .	Geh.	19 200 Thlr.
1	„ Sekretär . . .		3000 „
1	„ Controlor . .		3000 „
1	„ Buchhalter . . .		3000 „
47	sonstige Beamte	Geh. von	400—2600 „
12	Diener	Geh.	336 „

2) bei der **Betriebs-Direktion:**

1	Betriebs-Direktor . . .	Geh.	12 267 Thlr.
1	General-Inspektor . . .	„	5600 „
47	sonstige Beamte .	Geh. v.	400—4000 „
7	Diener		240—336 „

Der Betriebs-Direktion sind folgende 5 Abtheilungen des Betriebsdienstes untergeordnet:

a) die Bahnerhaltung.

1	Bahndirektor	Geh.	3000 Thlr.
178	Beamte . . .	Geh. v.	240—2600 „
1864	Diener u. sonstiges Unterpersonal .	Geh. v.	122—560 „

b) Zugförderung u. Werkstätten.

1	Maschinen-Direktor . .	Geh.	6667 Thlr.
139	Beamte . . .	Geh. v.	280—2800 „
533	Diener u. sonstiges Unterpersonal . .	„	168—480 „

c) Verkehrsdienst.

3	leitende Beamte	Geh. v.	2400-5133 Thlr.
1044	Beamte (darunter „Verkehrs-Eleven“)	„	120—3200 „
1096	Diener u. sonstiges Unterpersonal . .	„	144—645 „

d) Material-Verwaltung.

1	Ober-Inspektor . . .	Geh.	2240 Thlr.
55	Beamte . . .	Geh. v.	304—1600 „
20	Diener . . .	„	192—480 „

e) Betriebs-Kontrole.

1	Kontrols-Chef . . .	Geh.	3000 Thlr.
63	Beamte . . .	Geh. v.	360—1880 „
12	Diener	„	280—480 „

61. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

1. **Neue Bahnlinien.** Die Concession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Schwadowitz bis zur Landesgrenze bei Königshain hat die Gesellschaft erhalten, dagegen schweben noch die Verhandlungen wegen der Seitens des Staats zu gewährenden Zins-Garantie. Der betr. Gesetzentwurf wurde dem Reichsrathe vorgelegt, dieser hat aber seine Genehmigung noch nicht ausgesprochen.

Digitized by Google

Ebenso werden zwischen der Gesellschaft und der Staatsregierung Verhandlungen wegen der Linie Pardubitz-Iglau-Znaim gepflogen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 88b. Dies ist der Antheil an dem Eisenbahn-Lotterie-Anlehen der K. K. priv. Oesterr. Kredit-Anstalt für Handel und Gewerbe, wofür die Eisenbahn-Gesellschaft ein Papier nicht emittirte, da für diese Summe Loose der Kredit-Anstalt bestehen.

„ „ 89. Es sind vom Staate mit 5,5 Proc. garantirt: 10500000 Thlr. Stamm-Actien und 2100000 Thlr. Lotterie-Anlehen, zusammen 12600000 Thlr.

„ „ 169 u. 172. Diese Summen enthalten auch das Gewicht der in Kol. 176a u. b nach Stückzahl aufgeführten Thiere.

Davon sind 16534 Z.-Ctr. im Binnenverkehre befördert worden,
24162 „ „ direkten Verkehre aufgegeben und
36782 „ „ „ angekommen.
zusammen 77478 Z.-Ctr., wie in Kol. 177a angegeben.

„ „ 217. In dieser Summe sind 14309 Thlr. Herstellungskosten der Gebäude rc. der neu eingerichteten Station Smirschitz enthalten.

„ „ 261—263. Die Gesellschaft hatte pro 1864 zu leisten:

a)	Zinsen für die Prioritäts-Obligationen	64467 Thlr.
b)	Zinsen und Amortisation des Lotterie-Anlehens	103200 „
c)	Amortisations-Quote der Prioritäts-Obligationen	28833 „
d)	Zinsen für die Stamm-Actien	450000 „
	zusammen	652500 Thlr.

Zur Deckung dieser Summe wurde vorerst der nach Zahlung der Steuern verbliebene Ueberschuß von . . . . . 167488 „
verwendet und die fehlenden . . . . . 485012 Thlr.
aus dem Titel der Staatszins-Garantie von der K. K. Central-Staatskasse gegen 4procentige Verzinsung entlehnt.

„ „ 262. Diese Summe repräsentirt die Einkommen-, Hausklassen- und Hauszins-Steuer, sowie Gemeinde-Umlagen.

„ „ 336. Dieser Beamte führt den Titel „Inspektor für Bahnerhaltung."

„ „ 344. Dies sind technische Assistenten, denen die Strecken-Erhaltung von 2—3 Meilen zugewiesen ist. Bahnaufseher und Oberbahnwärter bestehen dagegen nicht.

„ „ 379 u. 380. Besondere Beamte für den Billetverkauf und die Gepäck-Expedition sind nur auf Hauptstationen vorhanden, auf den kleineren Stationen werden diese Geschäfte von den in Kol. 351 und 358 aufgeführten Beamten mitbesorgt.

62. Taunus-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

a)	die Hauptbahn Frankfurt a. M.-Castel (Mainz)-Wiesbaden	5,57 Meilen
	mit der Abzweigung Castel-Biebrich	0,27 „
b)	die Zweigbahn Höchst-Soden	0,88 „
	zusammen	6,72 Meilen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2c. Die Mitglieder des Verwaltungsraths beziehen keinen Gehalt, sondern nur bei Geschäften außerhalb ihres Wohnorts Diäten.

„ „ 86. Die gegen das concessionirte Anlage-Kapital mehr verwendeten 726310 Thlr. sind theilweise aus den laufenden Betriebs-Einnahmen, theils aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds entnommen worden.

„ „ 88c. Prioritäts-Obligationen sind nicht ausgegeben worden, dagegen bestehen folgende Anleihen:

1) eine zu 3½ Proc. verzinsliche von 285714 Thlrn. (500000 Fl. Rh.)
2) „ „ 4 „ „ „ 342857 „ (600000 „ „)
zusammen 628571 Thlr. (1100000 Fl. Rh.)

Hiervon waren bis ult. 1864 durch Rückzahlung getilgt:

a)	von der Anleihe à 285714 Thlr.	80714 Thlr.
b)	„ „ „ à 342857 „	5714 „

Die letztere Anleihe ist auf Höhe von 685714 Thlr. (1200000 Fl. Rh.) festgesetzt, es waren aber bis ult. 1864 nur 342857 Thlr. begeben.

„ „ 117. Die vorhandenen Arbeitswagen sind alte Wagen ohne Inventarwerth.

„ „ 119. Ebenso sind die in Kol. 107 aufgeführten Transportmittel aus zweiter Hand angekauft und deshalb die Angabe ihres Kostenbetrages ohne Werth.

„ „ 123b. Dies ist die Anzahl der auf der Hauptbahn abgelassenen Personen- und gemischten Züge. Außerdem sind auf der Zweigbahn Höchst-Soden 4054 Fahrten gemacht worden.

Digitized by Google

zu Kol. 123c. Es ist deshalb hier nur die Anzahl der abgelassenen Güterzüge aufgeführt worden.

„ „ 124. Die durchschnittliche Anzahl der Wagenachsen in den Zügen, welche auf der Hauptbahn courirten, betrug 30,4 Achsen, in denjenigen auf der Höchst-Sodener Zweigbahn waren aber nur 13,4 Achsen vorhanden.

„ „ 129b. Hierin ist auch der ganz unbedeutende Verbrauch an Coaks enthalten.

„ „ 137a. Diese Summe enthält auch die Kosten der Magazinirung und der Verausgabung der Brennstoffe.

„ „ 160. Kinder unter 10 Jahren und Militairs in Uniform werden in allen Wagenklassen zum halben Fahrpreise befördert, es ist deshalb die Anzahl der zu ermäßigten Fahrpreisen beförderten Personen in den verschiedenen Wagenklassen (Kol. 156—158) enthalten.

„ „ 170. Hierin sind auch andere in dieselbe Kathegorie gehörende Güter enthalten.

„ „ 192e. Dies sind die Einnahmen für Extrazüge.

„ „ 210. In dieser Summe sind 8173 Thlr. Einnahmen der Trajekt-Anstalt zwischen Castel und Mainz enthalten.

„ „ 221. Die hier aufgeführte Summe enthält auch die Kosten der Beleuchtung der Bahn.

„ „ 229. Hierin sind 3129 Thlr. Kosten für die Unterhaltung der zum Betriebe der Biebricher Zweigbahn mitverwendeten Pferde, Geschirre u. s. w., sowie 19 450 Thlr. Kosten der Trajekt-Anstalt zwischen Castel und Mainz enthalten.

„ „ 241. Desgl. hier die gewährten Rückvergütungen.

„ „ 262. Dies ist die im Herzogthum Nassau zu entrichtende „Gewerbesteuer." Im Ganzen sind von der Taunusbahn bis ult. 1864 ... 163 607 Thlr. derartige Steuern unter Protest an die Nassauische Staatskasse bezahlt worden.

„ „ 264b. Hiervon sind 45 714 Thlr. dem Erneuerungsfonds der Hauptbahn und 3382 Thlr. jenem der Zweigbahn Höchst-Soden überwiesen worden.

„ „ 337. Dieser Beamte ist zugleich Magazinverwalter.

„ „ 346. Hülfswärter sind nicht angestellt, sie erhalten vielmehr 14—18 Sgr. Tagelohn.

„ „ 355. Desgl. die Nachtwächter, welche 12—14 Sgr. Tagelohn erhalten.

„ „ 357—358. Die Beaufsichtigung ꝛc. der Telegraphen geschieht durch einen der Bahnmeister (Kol. 342), welcher hierfür eine jährliche Vergütigung von 57 Thlrn. erhält. Das Telegraphiren besorgt das Expeditions-Personal.

„ „ 363 u. 397. Weil der größte Theil der vorkommenden Arbeiten in Accord gegeben wird, so kann die Anzahl der verrichteten Tagewerke nicht angegeben werden.

„ „ 370. Die Kontrolirung der Züge geschieht durch die Bahnmeister.

„ „ 378, 388 u. 391. Wagenwärter, Güterfaktoren und Zeichner sind ebenfalls nicht angestellt. Die Tagegelder betragen 20—22 Sgr.

Das Schmieren der Wagen geschieht durch die Bremser.

„ „ 379. Nur auf den Hauptstationen sind besondere Einnehmer für den Billetverkauf vorhanden, auf den Nebenstationen besorgt dies der Stations-Vorstand.

„ „ 389. Als Beamte der Trajekt-Anstalt sind vorhanden:

2 Kapitaine . . .	Gehalt 486—566 Thlr.,	1 Expedient	Gehalt 360 Thlr.,
2 Maschinisten . .	„ 370—440 „	2 Conducteure	„ 212 „
1 Steuermann . .	„ 320 Thlr.,	2 Güter-Expedienten . .	„ 426 „

Der Betriebs-Controleur ist gemeinschaftlich mit der Nassauischen Staatsbahn.

63. Theiß-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Theiß-Eisenbahn hat sich gegen das Vorjahr nicht verändert. Dasselbe umfaßt

1) die Hauptbahn von Czegled über Szolnok, Debrezin und Miskolcz nach Kaschau . . . . 49,32 Meilen,

2) die Flügelbahnen a) von dem Abzweigungspunkt bei Szolnok nach Arad . . . . . 18,93 „

b) von Püspöl-Ladany nach Großwardein . . . . . 9,05 „

zusammen 77,31 Meilen.

II. Außer der **Beamten-Pensionskasse**, worüber die Kol. 430—449 der Tabellen das Nähere enthalten, besteht noch eine Krankenkasse für die Bediensteten der Gesellschaft, welche ult. Dezember 1864 mit einem Bestande von 17 091 Thlrn. abschloß.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2d. Die Verwaltungsraths-Mitglieder haben im Jahre 1864 auf die Tantième verzichtet.

„ „ 77. Hierunter sind sowohl die für die Strecke Czegled-Szolnok als Kaufpreis gezahlten 941 594 Thlr., als auch 3 666 364 Thlr. für erstattete Bau-Auslagen an den Staat, welche derselbe für die Strecke Szolnok-Debrezin und Püspöl-Ladany-Großwardein bestritten hatte, mitenthalten.

„ „ 88c. Hiervon sind 10 500 000 Thlr. eine bis zum Jahre 1906 zu tilgende Prioritätsschuld und 10 500 000 Thlr. eine in 66 Jahren zu tilgende Lotterie-Anleihe.

„ „ 89. Nicht nur die Stamm-Actien, sondern das Gesammt-Anlage-Kapital ist vom Staate mit 5,5 Proc. garantirt.

„ „ 109. Hierin ist die Ladungsfähigkeit der in Kol. 107a aufgeführten 21 vierrädrigen Postwagen von zusammen 1260 Z.-Ctrn. mitenthalten.

Digitized by Google

zu Kol. 115a. Desgl. hier die Anschaffungskosten der 21 Postwagen, weil dieselben von der Bahnverwaltung gestellt werden.

„ „ 126. Zur Feuerung der Lokomotiven wurden Holz und Braunkohlen verwendet. Von letzteren sind 28 660 Ctr. verbraucht, welche nach ihrem Heizeffekt auf Holz reducirt und in Kol. 126b mitenthalten sind.

„ „ 169 u. 172. Hierin ist auch das Gewicht der beförderten Thiere von zusammen 496 225 Ctrn. (siehe Kol. 177) mitenthalten.

„ „ 195. Hierin sind auch die Einnahmen für die im Personenverkehre beförderten 8 Equipagen, 9 Militair-Fahrzeuge, 445 Militair- und 12 sonstige Pferde enthalten.

„ „ 261—266. Der Ueberschuß wurde zur Entrichtung der Eisenbahnsteuer und, soweit er dazu ausreichte, zur Verzinsung des Gesammt-Anlage-Kapitals verwendet. Der fehlende Rest wurde von der Staatskasse vorschußweise geleistet.

64a. Thüringische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft umfaßt wie im Vorjahre

1) die Hauptbahn Halle-Erfurt-Eisenach-Gerstungen . . . . . 25,16 Meilen,
2) die Zweigbahnen a) Corbetha-Leipzig . . . . . 4,18 „
b) Weißenfels-Gera . . . . . 7,92 „
zusammen 37,26 Meilen.

II. **Betrieb fremder Bahnen.** Die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft hat auf Grund eines mit dem Verwaltungsrathe der Werrabahn-Gesellschaft abgeschlossenen, bis Ende des Jahres 1870 laufenden Vertrages auch den Betrieb der Werrabahn zu leiten.

Ferner besorgt die Thüringische Bahn den Betrieb der für Rechnung der Königl. Preuß. Regierung erbauten Zweigbahn von Erfurt nach dem Steinsalzbergwerk bei Ilversgehofen.

III. **Bahn-Anlagen.** Von den zur weiteren Vervollständigung und Verbesserung der Bahnanlagen ausgeführten Bauten sind zu erwähnen:

1) die **Geleis**-Vermehrung auf den Stationen Kötschau und Markranstedt und die Erweiterung der für den Kohlenverkehr dienenden Geleise und Abfuhrwege auf der Station Gotha;

2) folgende **Stationsbauten**: die Vergrößerungen der Wasserstation in Halle, des Stationsgebäudes in Naumburg, des Güterschuppens und Güterperrons in Crossen, die Herstellung eines massiven Personenperrons in Crossen, der Bau einer provisorischen Güterhalle auf Station Gotha, die Herstellung einer Ladebühne in Weimar und der Bau von Eiskellern in Eisenach und Zeitz.

Ferner sind zu einer Erweiterung der Station Weißenfels die nöthigen Vorarbeiten ausgeführt und Verbesserungen des Signalwesens der Bahn vorgenommen worden.

IV. **Betriebsmittel.** Im März 1864 sind 2 neue Lokomotiven in Betrieb gesetzt, im Laufe des Jahres dagegen 3 Maschinen ausrangirt und zum Ersatz derselben und einer schon im Vorjahre abgängig gewordenen Maschine 4 neue Maschinen in Bestellung gegeben worden.

Die Zahl der Wagen wurde durch den in der eigenen Werkstätte bewirkten Neubau um 2 Personenwagen und 65 bedeckte Güterwagen vermehrt, sowie ein früher den betheiligten Verwaltungen des Mitteldeutschen Verbandes zugehörig gewesener Gepäckwagen zum alleinigen Eigenthum der Bahn erworben.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 4. Die drei Kommissare der bei dem Unternehmen betheiligten Staats-Regierungen von Preußen, Sachsen-Weimar und Sachsen-Coburg-Gotha sind sowohl Mitglieder der Direktion, als auch des Verwaltungsraths und deshalb in der Mitgliederzahl des Letzteren nochmals mitaufgeführt.

„ „ 90. Außer den aus der Betriebskasse zur Vervollständigung der Bahnanlagen verausgabten Summen sind bis zum Schlusse des Jahres 1864 noch 333 954 Thlr. zur Vermehrung der Transportmittel aus dem Reservefonds verwendet worden.

„ „ 91. Von den hier aufgeführten Lokomotiven haben 3 Stück im Jahre 1864 keinen Dienst mehr verrichtet und sind inzwischen ausrangirt worden; es waren daher nur 74 Lokomotiven wirklich im Dienst.

„ „ 96 u. 100. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Gesellschaft noch einen Eigenthums-Antheil an 6 Personenwagen des Rheinisch-Thüringischen und an 11 Gepäckwagen des Mitteldeutschen Verbandes.

„ „ 167. Die Postverwaltung zahlt für die Beförderung nicht postzwangspflichtiger Güter eine Aversionalsumme, welche von 5 zu 5 Jahren auf Grund neuer Gewichtsermittelungen festgestellt wird. Dementsprechend ist das Transportquantum wie pro 1862 angenommen worden.

„ „ 215. Von dieser Summe wurden dem Erneuerungsfonds für Erneuerungen der Oberbaumaterialien 116 908 Thlr. überwiesen.

„ „ 235. Hierin sind 54 416 Thlr. Kosten der An- und Abfuhr der Güter mitenthalten.

„ „ 237. Von den hier aufgeführten Summen sind dem Erneuerungsfonds 89 856 Thlr. für Erneuerungen an den Transportmitteln überwiesen worden.

„ „ 239. Diese Summe enthält auch die Kosten der Beleuchtung der Betriebslokale.

„ „ 251. Hierin sind 5850 Thlr. Zuschuß zum Pensionsfonds, 150 Thlr. Zuschuß zum Waisenfonds und 3638 Thlr. Beiträge zu den verschiedenen Eisenbahn-Verbänden, welchen die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft angehört, mitenthalten.

Digitized by Google

zu Kol. 261a. Desgl. hier die Kosten der Einlösung der Zinscoupons, sowie der Convertirung der Anleihen.

„ „ 262. Die hier eingetragene Steuersumme von 64 125 Thlrn. bezieht sich auf das Jahr 1863, während die Steuersumme pro 1864 im Betrage von 73 125 Thlrn. erst nach Abschluß der Betriebsrechnung bezahlt wurde und daher in der Rechnung pro 1865 erscheint.

„ „ 344 u. 347. Die Bahnmeister sind in drei, die Weichensteller in zwei Gehaltsklassen eingetheilt. Da jede Klasse eine gleiche Anzahl enthält, kann ein Durchschnittsgehalt für die Mehrzahl nicht berechnet werden.

„ „ 363. Es sind hier nur die bei der Unterhaltung des Planums und Oberbaues aufgewendeten Tagewerke aufgeführt. Die Unterhaltung der Bauwerke und sonstigen Anlagen erfolgt meistens von Handwerkern in Accord, weshalb die auf diese Arbeiten verwendeten Tagewerke nicht zu ermitteln sind.

„ „ 397. Diese Position enthält 23 774 Tagewerke der Maschinenputzer, 75 404 Tagewerke der Bahnhofs-Arbeiter und 64 003 Tagewerke der Güterboden-Arbeiter und Gepäckträger. Die bei der Unterhaltung der Transportmittel aufgewendeten Tagewerke sind nicht zu ermitteln, weil viele Arbeiten in Accord ausgeführt werden und die Werkstätten der Bahn nicht nur die Unterhaltung der Transportmittel, sondern auch der mechanischen Vorrichtungen auf den Bahnhöfen, die Unterhaltung der Bauwerke mit eisernem Oberbau ꝛc. zu besorgen haben, endlich auch viele Neubauten (Wagen ꝛc.) ausführen, deren Kosten hier nicht mit in Betracht kommen.

„ „ 408. Bei der Thüringischen Bahn besteht ein Kontrol-Büreau zur Feststellung der Betriebs-Einnahmen und ein vollständig davon getrenntes zweites Büreau für alle übrigen Rechnungssachen (Rechnungs-Büreau). Das Kontrol-Büreau zerfällt wiederum in zwei Abtheilungen (für die Thüringische und die Werrabahn), es sind deshalb 3 Büreau-Vorsteher im Dienste.

„ „ 409. Der hier eingestellte Beamte besorgt lediglich die Revision der Stationskassen.

64b. Werra-Eisenbahn.

I. **Organisation der Verwaltung.** Die Werra-Eisenbahn-Gesellschaft hat ihr Domizil in Meiningen und wird durch einen aus 12 Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrath vertreten. Den Betrieb der Bahn hat jedoch die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft in Folge eines zunächst bis zum Schlusse des Jahres 1870 laufenden Vertrages zu leiten.

II. Das **Bahngebiet**, welches sich gegen das Vorjahr nicht verändert hat, besteht aus der Hauptbahn von Eisenach über Meiningen bis Coburg . . . . . 17,28 Meilen
und der Zweigbahn von Coburg nach Sonneberg . . . . . 2,64 „
zusammen 19,92 Meilen.

Außerdem hat die Werra-E.-G. die auf Rechnung der Königl. Bayerischen Regierung gebaute Strecke Coburg-Lichtenfels von . . . . . 2,72 „
pachtweise übernommen, mithin im Betriebe . . . . . 22,64 Meilen.

III. **Bahn-Anlagen.** Der Bau einer bereits im Jahre 1863 in Angriff genommenen Reparatur-Werkstätte ist im Jahre 1864 mit dem Kesselhause vollendet und in Betrieb genommen.

Außerdem wurden auf den Bahnhöfen Neustadt und Sonneberg die Güterschuppen erweitert, auf der gepachteten Königl. Bayerischen Bahnstrecke ein neues Wärterhaus und auf Bahnhof Eisenach ein Pferdestall zur Unterbringung des Rangirpferdes gebaut.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 89. Nicht nur die Stamm-Actien, sondern ein Anlage-Kapital von 8 000 000 Thlrn. sind mit 4 Proc. garantirt. Diese Garantie ist aber auf 10 Jahre (von 1859 ab) beschränkt.

„ „ 164b. Im Lokalverkehr wird Freigepäck nicht gewährt; das hier angegebene Quantum bezieht sich lediglich auf den direkten Verkehr mit fremden Bahnen.

„ „ 167. Eine Notirung des Gewichts der Postgüter findet, da für deren Beförderung eine Aversionalsumme gezahlt wird, nicht mehr statt.

„ „ 235. In dieser Summe sind auch die Güter-An- und Abfuhrkosten mitenthalten.

„ „ 239. Ebenso hier die Kosten für Beleuchtung der Betriebslokale.

„ „ 261—266. Der Betriebs-Ueberschuß reichte zur Verzinsung des von den betheiligten Staats-Regierungen garantirten Anlage-Kapitals (cfr. Erläut. zu Kol. 89) nicht aus, vielmehr mußten dieselben noch 107 404 Thlr. zuschießen, so daß in Kol. 261—266 231 884 + 619 + 107 404 = 339 907 Thlr. als verwendet nachgewiesen sind.

„ „ 363—367 u. 397—401. Notirungen über Werkverrichtungen gegen Tagelohn finden nicht statt.

„ „ 402—407 u. 412—416. In diesen Kolonnen ist das Büreaupersonal des Verwaltungsraths und des mit der speziellen Leitung des Betriebes betrauten Ober-Ingenieurs und Betriebs-Inspektors aufgeführt.

Im Uebrigen sind die Beamten der allgemeinen Verwaltung gemeinschaftlich mit der Thüringischen Bahn und deshalb dort bereits aufgenommen.

Digitized by Google

65a. Warschau-Wiener Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Warschau-Wiener Eisenbahn, welche Eigenthum des Staats ist, ging durch Concessions-Vertrag vom 13. Oktober 1857 für die Dauer von 75 Jahren an die Warschau-Wiener Eisenbahn-Actien-Gesellschaft zur Ausnutzung in Pacht über. Die Gesellschaft zahlt für die auf 4 000 000 Rubel Silber geschätzte Kapitals-Einlage des Gouvernements eine Rente, welche für die ersten 5 Jahre der Concession 200 000 Rubel Silber oder 5 Proc., für die zweiten 5 Jahre 225 000 Rubel Silber oder 5⅝ Proc. und von da ab bis zum Ablauf der Concession 250 000 Rubel Silber oder 6¼ Proc. beträgt.

Die Warschau-Wiener Eisenbahn wird mit der Warschau-Bromberger Eisenbahn gemeinschaftlich durch die „Direktion der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn zu Warschau" verwaltet.

II. Das **Bahngebiet** der Warschau-Wiener E. umfaßt:

1) die Hauptbahn von Warschau über Skierniewice, Rokicin, Petrikau, Radomsk bis zur Preußischen Grenze bei Sosnowice . . . . . 41,6 Meilen
2) die Zweigbahnen Skierniewice-Lowicz . . . . . 2,4 „
u. Zabkowitz-Granica . . . . . 2,0 „

zusammen 46,4 Meilen.

III. **Münzwährung.** Die in den vorliegenden statistischen Notizen enthaltenen Geldbeträge sind — abweichend von der für die Statistik eingeführten Thalerwährung — überall in „Rubel Silber" angegeben, weil deren Cours der Preußischen Valuta gegenüber sehr schwankend war, im Allgemeinen auch die Differenz zwischen 1 Rubel Silber u. 1 Thaler Preuß. nicht erheblich ist.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2. Die Kosten der Direktion, der Centralleitung ꝛc. werden zu ⅔ von der Warschau-Wiener und zu ⅓ von der Warschau-Bromberger E. getragen.

„ „ 76. Diese Summe enthält auch die ad I dieses Berichts erwähnten 4 000 000 Rubel Silber, welche die Einlage des Gouvernements repräsentiren.

„ „ 96b. Außerdem sind noch 6 Salonwagen vorhanden.

„ „ 113—118. Dies ist der Werth der bei der Uebernahme der Bahn vorgefundenen Betriebsmittel.

„ „ 192e u. 194a. Die hier aufgeführten 16 958 Thlr. sind die Einnahme für Extrazüge.

„ „ 206. Die Einnahme für die beförderten Militair-Pferde beträgt 1619 Thlr. und ist in Kol. 206a aufgeführt, wogegen die Einnahme für die übrigen Pferde in Kol. 206b mitenthalten ist.

„ „ 221. In dieser Summe sind auch die Kosten der Beleuchtung der Wärterlokale ꝛc. enthalten.

„ „ 261a. Desgl. hierin die an den Staat gezahlte Rente von 225 000 Thlrn. (siehe ad I dieses Berichts).

„ „ 261b. Diese Summe ist für die Amortisation der Actien verwendet.

„ „ 263 u. 286. Es sind an Dividenden vertheilt worden: im Jahre 1864 . . . 4,75 und im Jahre 1863 5 Rubel Silber pro Actie, welche nach dem Emissionsbetrage derselben (à 60) die hier aufgeführten Procentsätze ergeben.

„ „ 271—274. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, da das noch nicht vollständig verausgabte Anlage-Kapital zu Erneuerungen benutzt wird

zu Abschnitt E. Die außergewöhnlichen Ereignisse wurden bisher nicht so speziell notirt.

„ Kol. 363—367 u. 397—401. Ebenso existiren über die Tagelohn-Arbeiten keine speziellen Aufschreibungen.

65b. Warschau-Bromberger Eisenbahn.

I. **Verwaltung und Bahngebiet.** Die Warschau-Bromberger Eisenbahn, gegründet durch die Additional-Acte zu dem unterm 13. Oktober 1857 genehmigten Statut der Warschau-Bromberger Eisenbahn-Gesellschaft, umfaßt die Linie von Lowicz (wo sie sich an die Warschau-Wiener E. anschließt) bis zur Preuß. Grenze bei Ottoczyn (woselbst ein Anschluß an die Preuß. Ostbahn stattfindet) von 131 Werst = ... 18,7 Meilen.

Die Warschau-Bromberger Eisenbahn wird mit der Warschau-Wiener Eisenbahn gemeinschaftlich durch die „Direktion der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn" verwaltet.

II **Münzwährung.** Die in den vorliegenden statistischen Notizen enthaltenen Geldbeträge sind — abweichend von der für die Statistik eingeführten Thalerwährung — überall in „Rubel Silber" angegeben, weil deren Cours der Preußischen Valuta gegenüber sehr schwankend war, im Allgemeinen auch die Differenz zwischen 1 Rubel Silber und 1 Thaler Preuß. nicht erheblich ist.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 77—86. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann noch nicht stattfinden, weil die Baurechnungen ult. 1864 noch nicht abgeschlossen waren.

„ „ 113—118. Aus demselben Grunde können die Anschaffungskosten der Betriebsmittel noch nicht angegeben werden.

Digitized by Google

zu Kol. 192e. Dies ist die Einnahme für Extrazüge.

„ „ 221. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung ꝛc. der Wärterlokale enthalten.

„ „ 261b u. 263. Der Ueberschuß reichte nur zur Zahlung von 1,₉₆₆ Proc. Zinsen aus, weshalb der Staat den an 4½ Proc. fehlenden Betrag, und zwar ½ Proc. zur Amortisation (29 500 Rubel Silber) und 2,₀₃₄ Proc. zur Verzinsung (119 687 Rubel Silber), in Folge der von ihm übernommenen Zins-Garantie zuschießen mußte.

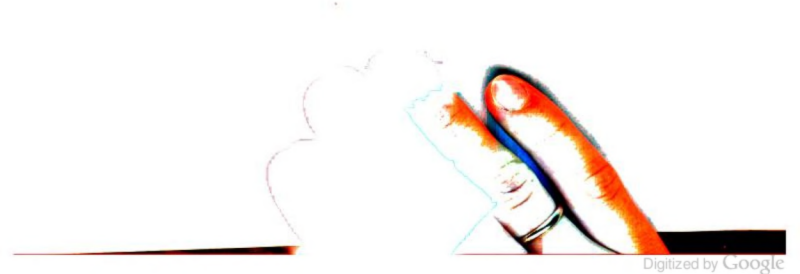
„ „ 286. Einschließlich des Staatszuschusses haben die Zinsen 4 Proc. betragen.

zu Abschnitt E. Die außergewöhnlichen Ereignisse wurden bisher nicht so speziell notirt.

„ Kol. 363—367 u. 397—401. Ebenso existiren über die Tagelohn-Arbeiten keine speziellen Aufschreibungen.

BIBLIOTHECA REGIA MONACENSIS

Digitized by Google


Digitized by Google

gitized by Google